

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA

EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA MANAGEMENTU

Návrh cyklistického zájezdu

Bike Tour Proposal

Student: Tomáš Trachtulec

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Zdeněk Hrdina

Ostrava 2013

Zadání bakalářské práce

Student:

Tomáš Trachtulec

Studijní program:

B6208 Ekonomika a management

Studijní obor:

6501R006 Ekonomika cestovního ruchu

Specializace:

02 Ekonomika cestovního ruchu

Téma:

Návrh cyklistického zájezdu
Bike Tour Proposal

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Metodika a cíle práce
 3. Teoretický vstup
 4. Popis cílové lokality
 5. Návrh cyklistického zájezdu
 6. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce
Seznam příloh
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

- MOUREK, Daniel et al. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: Czech Tourism, 2011. ISBN 978-80-87560-00-6.
- NOVÁKOVÁ, Marcela et al. *Turistická encyklopedie České republiky: 3000 historických a přírodních pozoruhodností*. Praha: Reader's Digest, 2010. ISBN 978-80-7406-106-6.
- RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ. *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-4039-3.


Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.


Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Zdeněk Hrdina**

Datum zadání: 23.11.2012

Datum odevzdání: 10.05.2013




Ing. Petra Horváthová, Ph.D.
vedoucí katedry


prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Prohlašuji, že jsem celou bakalářskou práci včetně příloh vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a uvedl jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Ostravě dne 10.5.2013

.....

podpis studenta

Poděkování

Rád bych poděkoval vedoucímu mé bakalářské práce Mgr. Zdeňku Hrdinovi za ochotu, pomoc, rady a připomínky, které mi poskytoval v průběhu psaní.

Obsah

1. ÚVOD	4
2. METODIKA A CÍLE PRÁCE.....	5
3. TEORETICKÝ VSTUP.....	6
3.1. Cestovní ruch.....	6
3.2. Kolo a cykloturistika	17
4. POPIS CÍLOVÉ LOKALITY.....	26
4.1. Itálie.....	26
4.2. Klima na Gardském jezeře	29
4.3. Popis ubytování	29
4.4. Zajímavosti možné k navštívení při cykloturistických výjezdech	30
5. PRAKTICKÁ ČÁST	35
5.1. Příprava zájezdu	35
5.2. Cyklistický zájezd na Gardské jezero	40
5.3. Kalkulace zájezdu	56
6. ZÁVĚR.....	72
Seznam použité literatury.....	73
Seznam obrázků	77
Seznam tabulek.....	78
Seznam grafů	80
Seznam zkratek	81

1. Úvod

Cestovní ruch je v současné době nedílnou součástí ekonomik všech vyspělých států světa a nemalou měrou se podílí na tvorbě HDP. Cestování jako takové se stává masovou záležitostí.

Jedním z typů cestovního ruchu je i sportovně orientovaný cestovní ruch, ve kterém bychom našli pojem cykloturistika. Ta se za posledních dvacet let stala opravdovým fenoménem, stále více lidí se věnuje tomuto druhu turismu a jezdí na kole, ať už za prací, vzděláním, zábavou, odreagováním, zlepšením fyzické kondice či za krásami přírody.

Mezi ukazatele cyklistického boomu bez pochyby patří i masivní výstavba cyklostezek, a až předimenzovaná nabídka kol a různého vybavení, která je schopná uspokojit snad všechny požadavky, které si cyklisté kladou. Za neméně významný ukazatel je považována také čím dál větší nabídka cykloturistických zájezdů cestovních kancelářů do celého světa, které se tomuto trendu zdárně přizpůsobily.

Já, stejně jako další desítky tisíc lidí, jsem byl tímto boomem rovněž pohlcen. A proto jsem měl při výběru bakalářského tématu jasno. Za cílovou destinaci mého cyklistického zájezdu jsem si dle záměrně vybral Gardské jezero, které disponuje krásnými přírodními scenériemi a širokou škálou možných cykloturistických tras. Ne nadarmo se tato oblast nazývá Mekkou všech druhů cykloturistiky.

2. Metodika a cíle práce

Tématem mé bakalářské práce je „Návrh cyklistického zájezdu“. Podkladem při zpracování mé bakalářské práce se stala převážně odborná literatura zaměřená především na cestovní ruch, cyklistiku a webové stránky. Samotná práce je rozdělená na část teoretickou a část praktickou.

V teoretické části jsou nejprve popsány pojmy související s cestovním ruchem, jako je definice cestovního ruchu a definice jiných základních pojmů, dále je cestovní ruch rozdělen dle jeho typů, je rovněž poukázáno na faktory ovlivňující cestovní ruch a v neposlední řadě je popsán vývoj cestovního ruchu. Jelikož téma bakalářské práce souvisí s pojmy kolo a cykloturistika, praktická část se v další části těmito pojmy věnuje. Vzhledem k tomu, že lokalitou cyklistického zájezdu je Gardské jezero, navazuje teoretická část popisem této destinace.

Praktická část je věnována tvorbě cyklistického zájezdu a jeho následné kalkulaci, ovšem nejdříve je nezbytné popsat základní kroky, které je důležité dodržovat při samotné tvorbě a následné kalkulaci. Po seznámení s těmito kroky bude vypracován kompletní cyklistický zájezd včetně kompletní kalkulace.

Použitými metodami při tvorbě bakalářské práce budou metody srovnávání, analýzy a syntézy. Srovnávací metoda porovnává shodné a rozdílné stránky dvou či více různých předmětů, úkazů nebo jevů. Je to základní metoda hodnocení. Srovnávací metoda bude využita především při získání faktů, poznatků a jejich následným zpracováním. Analýza zkoumá rozložení jevu, situace či předmětu na jednotlivé části, ty se poté stávají předmětem dalšího, hlubšího zkoumání. Hlubší zkoumání jednotlivých částí pomáhá poznat jev jako celek. Analýzy bude využito zejména při práci s knižními zdroji. Poslední užitou metodou bude metoda syntézy, jež je opakem analýzy. Podstatou syntézy je myšlenkové sjednocení jednotlivých částí, při čemž dojde k lepšímu pochopení celku. Syntéza je především využita při tvorbě zájezdu a následné kalkulaci.

Cílem bakalářské práce je seznámení se s lokalitou Gardského jezera, navrhnutí cyklistického zájezdu a jeho kompletní kalkulace.

3. Teoretický vstup

3.1. Cestovní ruch

Cestovní ruch se v současné době stává ekonomickým fenoménem a má již své pevné místo v dnešní moderní společnosti. Realizace a účast cestovního ruchu je podmíněna řadou ekonomických činností, především službami a zbožím. To je následkem skutečnosti, že cestovní ruch je uskutečňován převážně mimo trvalé bydliště, kdy účastníci využívají různé formy přepravy, jsou jim vytvářeny podmínky pro jejich pobyt i pro samotné využití volného času. V důsledku těchto faktorů se cestovní ruch stává důležitou příležitostí pro podnikání a současně i činitelem rozvoje regionálních celků, národních ekonomik i světových ekonomik.

Cestovní ruch je prolínán dvěma rovinami. První rovina se týká uspokojování potřeb a druhá rovina je tvořena oblastí podnikatelských příležitostí. Z výše uvedeného vyplývá, že cestovní ruch se projevuje jako složitý a mnohostranný sociální ekonomický jev. Cestovní ruch má také vztah k několika dalším vědním disciplínám jako jsou: hydrologie, klimatologie, psychologie, sociologie, ekologie, geografie apod.

Samotná definice cestovního ruchu je velmi obtížná a důkazem této skutečnosti je dosavadní vývoj definování tohoto jevu. Po celou dobu vývoje cestovního ruchu se neustále mění jeho definice a zdůrazňují různé stránky v závislosti na vědní disciplíně, ze které je vědní disciplína zkoumána a definována. Mezníkem v definování cestovního ruchu se stala Mezinárodní konference o statistice cestovního ruchu v Ottavě v roce 1991 pořádanou Světovou organizací cestovního ruchu (WTO), kde se mj. i definovaly základní pojmy z oblasti cestovního ruchu. [1]

„Cestovní ruch je definován jako činnost osoby, cestující na přechodnou dobu do místa mimo její běžné životní prostředí /mimo trvalé bydliště/ a to na dobu kratší než je stanovena, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě,“ jak uvádí Indrová (2009, s. 12)

„U mezinárodního cestovního ruchu tato doba činí 1 rok, u domácího cestovního ruchu 6 měsíců. Jiný účel cesty než vykonávání výdělečné činnosti v definici znamená,

že výdělečná činnost není v navštíveném místě založena na trvalém či přechodném pracovním poměru,“ jak tvrdí Indrová (2009, s. 12)

3.1.1. Vymezení základních pojmů v oblasti cestovního ruchu

U vymezených základních pojmů rozlišujeme, zda-li se jedná o mezinárodní cestovní ruch nebo domácí cestovní ruch. [1]

Stálý obyvatel (rezident)

„V mezinárodním cestovním ruchu ve vztahu k dané zemi se pod tímto pojmem rozumí osoba, která žije v zemi alespoň jeden rok před příjezdem do jiné země na dobu kratší jednoho roku,“ dle Indrové (2009, s. 13).

„V domácím cestovním ruchu ve vztahu k určitému místu je za stálého obyvatele považována osoba, která v tomto místě žije alespoň šest po sobě jdoucích měsíců před příjezdem do jiného místa na dobu kratší šesti měsíc,“ dle Indrové (2009, s. 13).

Návštěvník (visitor)

„V mezinárodním cestovním ruchu je osoba, která cestuje do jiné země než v níž má své trvalé bydliště na dobu překračující jeden rok, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonání výdělečné činnosti v navštívené zemi,“ dle Indrové (2009, s. 13).

„V domácím cestovním ruchu je návštěvníkem osoba, která má trvalé bydliště v dané zemi, a která cestuje na jiné místo v zemi mimo své bydliště na dobu kratší než šesti měsíců, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě,“ dle Indrové (2009, s. 13).

Turista (tourist)

„V mezinárodním cestovním ruchu je za turistu považována osoba, která cestuje do jiné země než v níž má své obvyklé bydliště na dobu zahrnující alespoň jedno přenocování, avšak ne delší než jednoho roku, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštívené zemi,“ dle Indrové (2009, s. 14).

„V domácím cestovním ruchu je za turistu považována osoba trvale usídlená v zemi, která cestuje do jiného místa odlišného od jejího běžného životního prostředí /v této zemi/ na dobu zahrnující alespoň jedno přenocování, ale ne na dobu delší šesti měsíců, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě,“ dle Indrové (2009, s. 14).

V závislosti na délce pobytu se rozlišují

„Turista na dovolené (holidaymaker) – turista, který setrvává na daném místě více než určitý počet nocí nebo dnů,“ dle Indrové (2009, s. 14).

„Krátkodobě pobývajícím turistu (short-term tourist) – který cestuje na dobu nepřekračující tento limit, ale trávající než déle než 24 hodin a zahrnující pobyt alespoň s jedním přenocováním,“ dle Indrové (2009, s. 14).

Výletník (excursionist, same-day visitor) – jednodenní návštěvník

„V mezinárodním cestovním ruchu je výletníkem osoba, která cestuje do jiné země než v níž má své trvalé bydliště a běžné životní prostředí na dobu kratší než 24 hodin aniž by v navštívené zemi přenocovala, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštívené zemi,“ dle Indrové (2009, s. 14).

„V domácím cestovním ruchu je výletníkem osoba trvale usídlená v dané zemi, která cestuje do místa odlišného od místa jejího trvalého bydliště a běžného životního prostředí na dobu kratší 24 hodin aniž by v navštíveném místě přenocovala, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě,“ dle Indrové (2009, s. 14).

Základními prvky cestovního ruchu bezesporu jsou:

- dočasná změna trvalého bydliště spojená s pobytem mimo něj,
- charakter a důvod cesty není výdělečná činnost,
- účastník cestovního ruchu uskutečňuje realizaci převážně ve svém volném čase,
- cestovní ruch vytváří vztahy mezi lidmi. [1,2]

3.1.2. Typy cestovního ruchu

Dle motivace účasti na cestovním ruchu se cestovní ruch člení na:

Rekreační cestovní ruch

Na rekreačním cestovním ruchu se podílí největší část obyvatelstva, je zaměřený především na regeneraci a reprodukci fyzických a duševních sil člověka. Nejedná se jen o pasivní cestovní ruch, nýbrž je prolínán aktivním pobytem v přírodě, kdy se uplatňuje celá řada sportovních aktivit, her, zájmů, zálib, koníčků. V České republice je specifickým podtypem chataření a chalupaření. [1]

Kulturně poznávací cestovní ruch

Základem je cílené poznávání historie, tradic, kultury atd. Kulturní cestovní ruch je také pojen s návštěvami kulturně historických památek, kulturních zařízení, kulturních akcí apod. [1]

Cestovní ruch s náboženskou orientací

„Hlavním motivem je návštěva poutních a posvátných míst, církevních památek a reliigiozních slavností a událostí, bývá označován také jako náboženský cestovní ruch či poutní turistika,“ dle Indrové (2009, st.19)

Cestovní ruch se společenskými motivy

Jedná se o návštěvy společenských akcí a událostí, návštěvu přátel, příbuzných a známých. Do tohoto typu se může řadit i klubová turistika, kdy se jedná o cestovní ruch, který je pojen skupinou lidí spojující společné zájmy či záliby, případně podobný styl trávení volného času. [1]

Zdravotně orientovaný cestovní ruch

V dnešní době roste význam využití tohoto typu cestovního ruchu, protože lidé si stále častěji uvědomují důležitost péče o vlastní zdraví a zdravý způsob života. Především je vázán na léčení nemocí, zdravotní prevenci, rehabilitaci či léčení následků nemocí, nejčastěji v lázních či jiných střediscích cestovního ruchu, kde je příznivé zdravotní prostředí. [1]

Sportovně orientovaný cestovní ruch

Dělí se na aktivně orientovaný sportovní cestovní ruch a pasivně orientovaný sportovní cestovní ruch.

Aktivně orientovaný sportovní cestovní ruch

Jedná se o aktivní odpočinek nebo aktivní účast na sportovních činnostech. Do aktivního sportovního cestovního ruchu se řadí např. cykloturistika, horská či vysokohorská turistika, vodní turistika apod. Specifickým podtypem je lovecká turistika.

Pasivně orientovaný sportovní cestovní ruch

Sem se řadí zejména pasivní účast na sportovních akcích (nezbytná je návštěva akce mimo trvalé bydliště účastníka), např. sportovní diváctví. [3]

Cestovní ruch s dobrodružnými motivy

V poslední době se začíná uvádět, jako samostatný typ cestovního ruchu. Jedná se o různé lovecké výpravy, pronásledování divoké zvěře, extrémní sporty, sjezdy divokých řek apod. Společným prvkem je adrenalin, nebezpečí a otestování svých morálních i fyzických vlastností v boji s přírodou. [1]

Cestovní ruch s profesními motivy

Na rozdíl od výše zmíněných typů cestovních ruchů, kdy ho účastníci, realizovali ve volném čase, u profesního cestovního ruchu ho účastníci provozují ve svém pracovním čase. Náleží sem hlavně obchodní cestovní ruch, kongresový cestovní ruch, cestovní ruch veletrhů a výstav a incentivní cestovní ruch. [1]

Obchodní cestovní ruch

Zde se zahrnují obchodní, služební i jinak profesně zaměřené služební cesty. [1]

Kongresový cestovní ruch

„Zahrnují účast na různých kongresech, konferencích či seminářích sloužící k vědeckým a odborným setkáním a výměně informací ať již na národní či mezinárodní úrovni,“ dle Indrové (2009, s. 21)

Cestovní ruch veletrhů a výstav

Jedná se o vystavování a nabízení různých produktů a služeb s cílem získání si nových zákazníků. [1]

Incentivní cestovní ruch

Veškeré náklady jsou hrazeny zaměstnavatelem. Zaměstnavatel tento typ většinou používá jako odměnu za dosažené výkony či jako podnět k pracovnímu výkonu. [1]

Cestovní ruch specificky orientovaný

Jedná se např. o nákupní cestovní ruch, politický cestovní ruch (různé politické sjezdy, diplomatické cesty apod.) [1]

Dle místa realizace:

Domácí cestovní ruch

„Při němž účastníci nepřekračují státní hranice své země. Je to cestovní ruch domácího obyvatelstva na území jejich státu,“ dle Indrové (2009, s. 22)

Zahraniční cestovní ruch

Aby se jednalo o zahraniční cestovní ruch, musí dojít k překročení hranic jednoho či více států. [1]

Aktivní cestovní ruch (Incoming)

Příjezdy turistů ze zahraničí, např. turisté z Francie přijedou do České republiky. [1]

Pasivní cestovní ruch (Outgoing)

Výjezdy turistů do zahraničí, např. turisté z České republiky odjedou do Francie. [1]

Tranzitní cestovní ruch

Jedná se o průjezd určitého území státu, ve kterém není cíl cesty. Může se také jednat o mezipřistání letadla, jestliže cestující neprojde celním odbavením a pasovou kontrolou. [1,3]

Cestovní ruch vnitrostátní

Zde se zařazuje společně cestovní ruch domácí a cestovní ruch příjezdový. [1]

Cestovní ruch národní

Zde se zařazuje společně cestovní ruch domácí a cestovní ruch výjezdový. [1]

Dle vztahu k platební bilanci

Aktivní cestovní ruch

Při aktivním cestovním ruchu dochází k inkasu devizových příjmů, kdy přijíždějí zahraniční turisté do tuzemska, má kladný vliv na platební bilanci. [1]

Pasivní cestovní ruch

Dochází k odlivu devizových prostředků, negativní vliv na platební bilanci. [1]

Dle délky pobytu

Krátkodobý cestovní ruch

„Do tří přenocování,“ dle Indrové (2009, s. 24)

Dlouhodobý cestovní ruch

„Více jak tři přenocování,“ dle Indrové (2009, s. 24)

Dle způsobu zabezpečení cesty a pobytu

Organizovaný cestovní ruch

Účastník cestovního ruchu si kupuje od cestovní kanceláře či jiného subjektu poskytujícího zprostředkovatelské služby ucelený zájezd (nejméně dvě služby), především se jedná o pobyt a cestu. [1]

Neorganizovaný cestovní ruch

Účastník si vybírá a zpravidla obstarává veškeré služby sám. [1]

Dle počtu účastníků:

Individuální cestovní ruch

Účastník se účastní sám, popřípadě s rodinnou. [1]

Skupinová cestovní ruch

Pro větší kolektivy, může se jednat o podobu masového, skupinového či rodinného cestovního ruchu. [1]

Dle způsobu financování:

Komerční (dříve volný) cestovní ruch

„Veškeré náklady si účastník plně hradí sám,“ dle Indrové (2009, s. 25).

Sociální (dříve vázaný) cestovní ruch

Všechny nebo část nákladů jsou hrazeny nějakou organizací či institucí, ke které je „vázána“ účast účastníka splněním určitých podmínek. [1]

Dle věku účastníků:

Cestovní ruch dětí

Děti do 15 let bez rodičů, různé tábory, školní výlety, školy v přírodě apod. [1]

Cestovní ruch mládeže

Mladí lidé od 15 do 24 let, kteří jezdí bez rodičů i bez své rodiny. [1]

Cestovní ruch seniorů

Účastníci jsou lidé postproduktivního věku, někdy se sem řadí i cestovní ruch rodin s dětmi. [1]

Samostatná věková skupina lidí mezi 40 – 50 lety

Nazývají se také „babyboomers“, jedná se o lidi, kteří mají dobrý fyzický stav, jsou na tom ekonomicky dobře a děti mají odrostlé. [1]

Dle převažujícího prostředí pobytu

Městský cestovní ruch

Motivem jsou turisticky zajímavá města, život v nich, památky a atraktivity, rysem městského cestovního ruchu je krátkodobější charakter. [1]

Venkovský cestovní ruch

„Realizován probíhá převážně v příznivém životním prostředí venkova,“ dle Indrové (2009, s. 26).

Lázeňský cestovní ruch

„Zahrnuje převážně dlouhodobé pobyty spojené s léčením (dle konkrétních indikací) v zdravotně příznivém prostředí lázeňských míst,“ dle Indrové (2009, s. 27)

Cestovní ruch ve střediscích cestovního ruchu

„Různého charakteru (horská, přímořská střediska apod.),“ dle Indrové (2009, s.27)

Další kritéria v typologii cestovního ruchu

Členění cestovního ruchu v odborné literatuře podléhá celé řadě dalších kritérií, jedná se zejména o členění dle:

- *„ročního období,*
- *způsobu ubytování,*
- *použitého dopravního prostředku,*
- *případně další,“* dle Indrové (2009, s. 27). [1]

3.1.3. Faktory ovlivňující cestovní ruch

Mezi nejdůležitější činitele ovlivňující cestovní ruch patří demografické, ekonomické, politické, technologické a ekologické:

Demografické faktory

Mezi tyto činitele můžeme zařadit např. změnu počtu obyvatel, střední délku života, náboženství, vyznání, vyspělost ekonomiky, změny v sociální struktuře apod. [4]

Ekonomické faktory

Mezi ekonomické činitele ovlivňující cestovní ruch mj. patří směnitelnost měny, výše reálné mzdy, výše nerealizované kupní síly obyvatelstva, podpora podnikání v cestovním ruchu, ukazatel HDP na obyvatele. [2]

Politické faktory

Zde řadíme legislativu podporující či brzdící cestovní ruch, stabilita politických systémů, stávky, vládní krize, celkovou stabilitu země, kriminalitu apod. [4]

Technologické faktory

Inovace a pokrok jsou nezbytnou součástí cestovního ruchu, v poslední době došlo k převratné změně v používání informačních a rezervačních systémů, dopravní prostředky se neustále zdokonalují, zvyšuje se bezpečnost cestujících, infrastruktura je na čím dál vyšší úrovni atd. [4]

Ekologické faktory

Bohužel cestovní ruch a jeho expanze má za následek i řadu negativit, jedná se zejména o znečištění vzduchu, vody, půdy, zvyšování hladiny zvuku, devastaci přírody, a proto je nezbytné klást velkou pozornost tomuto problému a snažit se uplatňovat zásady trvale udržitelného rozvoje, v některých případech se uplatňují i principy demarketingu (jde o snahu snížit poptávku po určité lokalitě). [2]

3.1.4. Vývoj cestovního ruchu

Cestovní ruch má počátky zhruba v roce 480 před našim letopočtem, za tu dobu se cestovní ruch rapidně změnil. Samotný vývoj cestovního ruchu se obvykle rozděluje do 4 etap.

1. Etapa – Prvopočátky 480 př. n. l. – 16. století

Z let 480 – 425 př. n. l. pocházejí první doložené popisy z cest, nejstaršími cestovateli jsou Řekové, Egypťané a Římané.

Ze středověku se dochovaly popisy cest pro obchodníky, v této době je cestovní ruch určen zejména pro bohaté, např. šlechtici, kupci a měšťané.

13. století je považováno za počátek obchodních, kolonizačních a objevitelských cest do zámoří, převážně se pluje do Indie, Číny a Indonésie.

15. století je století zámořských objevů, nejvýznamnější byly námořní plavby portugalské a španělské. V roce 1492 došlo k objevení Ameriky Kryštofem Kolumbusem. [2]

2. Etapa – Začátky moderního cestovního ruchu 17. – 19. století

17. – 18. století je považováno za začátky moderního cestovního ruchu převážně díky právu volného pohybu po cizích území pro šlechtice a kupce. Koncem 17. století bylo cestování ovlivněno v důsledku průmyslové revoluce, kdy technický pokrok je příčinou tlaku na vzdělání a získávání odborných zkušeností.

Roku 1827 byl vydán Němcem Karlem Baedekerem první knižní průvodce, který měl cestování zpřístupnit i pro střední vrstvy.

Roku 1841 Thomas Cook pořádá první organizovaný výlet a zakládá první cestovní kancelář.

Cestovního ruchu v polovině 19. století se převážně účastní členové nejbohatší společnosti, také se začíná rozvíjet lázeňství a poznávací cesty.

Druhá polovina 19. století se stává vrcholem pro rozvoj lázeňství, začíná se také rozvíjet horská a pěší turistika. V dopravě se rozvíjela především parní železnice a 80. léta

19. století se staly významné pro motorovou silniční dopravu, kdy byly položeny její základy.

Počátkem 20. století se začíná rozvíjet letecká doprava. Účastníky cestovního ruchu nejsou jen nejbohatší lidé, ale i buržoazie a zaměstnanci s nejvyšší životní úrovní. [2]

3. Etapa – Novodobý cestovní ruch po 1. světové válce do roku 1989

Novodobou etapu dělíme na období mezi světovými válkami a poválečné období. Období mezi světovými válkami bylo ovlivněno hospodářskou krizí. Nicméně trend nárůstu fondu volného času pokračuje. Začíná se také objevovat obvyklá motivace účastníků cestovního ruchu, a to rekreace. Středisky cestovního ruchu se stávají mořské oblasti a chaty. Ani doprava nezůstává pozadu, mohutně roste především autobusová i letecká doprava. Po druhé světové válce dochází k rozdělení Evropy a cestovní ruch se vyvíjel značně odlišně v obou blocích Evropy. Hlavním rozdílem mezi oběma bloky byl nedostatek finančních prostředků a svoboda pohybu, která byla v socialistickém bloku značně omezována. U západních států Evropy dochází k masivnímu rozvoji cestovního ruchu, kterému napomáhala výstavba dálnic a rozvoj civilního letectví. Pro světovou ekonomiku se stal cestovní ruch jedno z nejdynamičtějších odvětví světové ekonomiky. [2]

4. Etapa – Současné období (po roce 1989)

Po pádu socialistického bloku lidé mohou až na výjimky cestovat po celém světě, kdy stačí pas a nebo splnit vízovou povinnost. Rozvíjí se doprava, kdy na dlouhé vzdálenosti začíná dominovat letecká doprava a na kratší vzdálenosti silniční doprava. Fond volného času neustále roste, díky neustále se lepšící sociální situaci obyvatelstva, se mohou cestovního ruchu zúčastnit všichni členové společnosti, cestovní ruch se stává masovou záležitostí a součástí životního stylu. Začínají se objevovat nové formy cestovního ruchu, např. agroturistika, dobrodružný cestovní ruch apod.

Mezi charakteristické znaky současného cestovního ruchu patří:

- změna věkové struktury obyvatelstva (stále více cestují i starší lidé),
- výdaje účastníků cestovního ruchu se neustále zvyšují,
- cestovní ruch je neodmyslitelnou součástí národních ekonomik,
- ženy jsou stále více ekonomicky aktivní a začínají pociťovat potřebu krátkodobých či víkendových cest,
- Evropa si drží pozici nejnavštěvovanějšího kontinentu,
- začínají se prosazovat nové exotické destinace: Asie, Severní Afrika, Karibská oblast, Latinská Amerika,
- rostoucí konkurence mezi subjekty cestovního ruchu má za následek zvýšení kvality poskytovaných služeb,

- různé ekonomické výkyvy ovlivňují cestovní ruch,
- klade se důraz na ekologii a životní prostředí, v některých případech dochází k demarketingu.

[2]

3.2. Kolo a cykloturistika

3.2.1. Vývoj kola

Při restaurování da Vinciho manuskriptu v roce 1966 byl objeven náčrtek přibližně z roku 1490, který připomínal stroj podobný modernímu kolu s pedály a řetězovým převodem. Bohužel podobně jako spousta jeho vizionářských strojů, se ani kolo nedočkalo realizace. O 300 let později došlo k posunu ve vývoji kola, když Francouz de Sivrac vynalezl běhací stroj tzv. „Celerifere“ sestávající se ze dvou kol spojených nosníkem za sebou. Jezdec na něm seděl obkročmo a nohama se odrážel od země. Průlomovým rokem se stal rok 1817, kdy bylo přidáno řízení předního kola německým baronem Karlem von Draisem, čímž zjistil, že je možno na takovém stroji udržet rovnováhu. Drezína se stala velmi populární u vyšších společenských vrstev zejména ve Francii, Německu, Británii a časem i v USA. Ovšem kvůli ne příliš dobrým cestám, které v té době byly značně hrbolaté byla drezína nevyhovující ke každodennímu použití.

Za další pokrok ve vývoji kola se dá považovat rok 1839, kdy skotský kovář Kirkpatrick Macmillan postavil první kolo s pedály. Nicméně i přes svoji praktičnost, nebyl stroj příliš známý. Rok 1861 se dá považovat za začátek skutečné výroby kol. Připojením kliky a pedálu k přednímu kolu drezíny francouzským stavitelem kočárů Pierrem Michauxem vznikl velocipéd. Po zvětšení předního kola a doplněním dalších vymožeností se v období 1866 – 1867 postavil model, o který byl okamžitě projeven velký zájem, a díky němuž se začala rozvíjet cyklistika. Rok 1869 byl pro cyklistiku velmi důležitým vzhledem k tomu, že byla objevena spousta klíčových vynálezů včetně náboje s kuličkovým ložiskem, vypletené kolo, blatníky, páčkou ovládaný měnič čtyřstupňového převodníku, plné gumové obruče, volnoběžné kolečko.

V roce 1870 po prohrané válce Francie s Prusy získala vedoucí postavení ve výrobě kol Velké Británie. Další vývoj se týkal připojení pedálů a klik přímo k ose předního kola, což znamenalo, čím větší kolo, tím větší rychlost. Počátek 80. let 19. století znamenal proměnu velocipédu na vysoké kolo, kdy výška předního kola dosahovala výšky člověka. Aby účinnost šlapání byla co nejúčinnější a jezdec dosahoval maximálního výkonu, musel jezdec sedět těsně za těžištěm, nad předním kolem. Ovšem často z neopatrnosti jezdce či kvůli špatnému stavu vozovky docházelo k pádům přímo na hlavu. Nicméně i přes toto riziko, byl tento typ kola velmi populární.

V roce 1885 Angličan John Kemp Starley začal vyrábět kolo Rover Safety, na němž bylo zadní kolo poháněné řetězem, následkem toho se začaly velikosti kol zmenšovat, bylo

možno s kolem brzdít, nicméně menší průměr kola znamenal větší drncání při jízdě. Roku 1888 John Boyd Dunlop vynalezl vzduchovou pneumatiku, jenž umožnila menší valivý odpor, čímž kolo dosahovalo vyšší rychlosti a vzduchem naplněné duše tlumily nárazy.

V roce 1896 bylo možné si takové kolo pořídit za tři měsíční dělnické platy, v roce 1909 cena kol klesla na jednoměsíční dělnický plat. Vynález kola znamenal změnu ve společenských poměrech, kdy ženy přestaly být izolovány v malých vesnicích, intelekt se zvyšoval díky snadnějšímu cestování do škol či na různá shromáždění. Technologický pokrok ve výrobě trubek v meziválečném období, znamenal pro kola dosažení menší váhy a zvýšení kvality. Roku 1933 přišel Ignaz Schwinn s novou úpravou kola, která připomínala dnešní horské kolo. Po druhé světové válce byla obliba kol v Evropě v útlumu, ztrojnásobil se počet aut a prodej kol upadal. Za oceánem v Americe byla ovšem situace opačná, tam naopak rostl zájem o lehká kola vybavená přehazovačkou. K roku 1970 dosáhla cyklistika vrcholu a obliba cyklistiky se začala šířit do Evropy. [5]

V 80. letech 20. století vzniklo horské kolo, které proměnilo cyklistiku na celém světě. V současné době se klade důraz na zkvalitnění jednotlivých komponentů, na zvýšení bezpečnosti a dostupnosti kol pro všechny. [6]

3.2.2. Historie cykloturistiky

Rok 1817 a vznik prvního kola se dá považovat za počátek cykloturistiky. V polovině 19. století upadlo období cyklistické módy, docházelo k selekci cykloturistů a vzniku cyklistických klubů. V roce 1883 vznikla Česká ústřední jednota velocipedistů, jež zahrnoval na 150 členů ve 4 klubech. Cílem klubů bylo organizování cyklistických výletů, vyjížděk a snaha o rozšíření praktického využití kola. Kvůli politicko - ekonomickým problémům a dvěma světovým válkám v Evropě byla cykloturistika v útlumu.

Po 2. Světové válce došlo ke změně, technický pokrok měl za následek rozvoj individuální motorové dopravy a cykloturistika začala být formou aktivního odpočinku. Po rozdělení Evropy na východní a západní blok se cykloturistika vyvíjela odlišně, bylo to také dáno politickou a ekonomickou situací. Důraz na zdravý životní styl a přemíra motorizace v západní Evropě a v Americe ke konci 20. století vedly k znovuoživení přínosu rekreace na kole. Velkou měrou tomu přispělo zkonstruování horského kola, díky kterému se naskytla možnost jezdit mimo frekventované komunikace. [16]

3.2.3. Cykloturistika

Cykloturistika je turistika spojená s používáním jízdního kola, převážně trekingového nebo horského. Při cykloturistice se poznávají přírodní a společenské zajímavosti. Mezi hlavní motivy cykloturistiky patří touha setrvat v přírodě, sportování, pohyb, úsilí trávit dovolenou bez auta, motivem je i samotná přeprava na kole. V posledních letech se kvalita služeb pro cykloturismus neustále zlepšuje, staví se nové cyklostezky, cyklotrasy, zkvalitňují se ubytovací a stravovací služby. [7]

Při cykloturistice je nezbytné mít znalosti dopravních předpisů, ovládat poskytnutí první pomoci, disponovat fyzickou zdatností, zvládat techniku jízdy na kole a v neposlední řadě také umět opravit menší závady. Cykloturistiku je možné dělit do tří kategorií:

- rekreační cykloturistika, u které převládá kulturně poznávací činnost,
- sportovní cykloturistika, vyžadující lepší kolo, ale i lepší fyzickou kondici,
- výkonnostní cykloturistika předpokládá speciálně vybavené kolo a klade velké nároky na fyzickou připravenost. [17]

3.2.4. Druhy cykloturistických akcí

Putování

Jedná se o klasický druh cykloturistiky, kdy se jezdí po naplánované trase z bodu A do bodu B, další den se jede z bodu B do bodu C atd. Jestliže je výkonnostně celá skupina na stejné úrovni volí se jen jedna trasa, jestliže jsou ve skupině výkonnostní rozdíly, volí se tras několik, ale všechny s dojezdem na stejné místo. Batohy si buď cyklisté vozí sami a nebo je má na starosti doprovodné vozidlo. [8]

Hvězdicovité vyjížd'ky

Jsou nejlepší variantou pro děti a cyklisty začátečníky. Skupina je ubytována na jednom místě, ze kterého se konají vyjížd'ky do okolí. Trasy mohou být různě dlouhé a dle výkonnosti se opět volí buď společná trasa a nebo tras několik dle výkonnosti. [8]

Kombinované

Součástí kombinovaných akcí je dopravní prostředek, který cyklisty přesune na jednotlivá výjezdová místa, může se měnit i poloha zázemí. Většinou se jedná o hvězdicovitý typ akce. [8]

Dálkové jízdy

Dají se realizovat i jako cykloturistické akce, ale je zde kladen důraz na zdatnost a výkonnost cyklistů. [8]

3.2.5. Obecné zásady přípravy cykloturistických akcí

Lokalita

Při organizaci cykloturistického zájezdu je nutno nejprve vybrat vhodnou lokalitu. Lokalita by se měla vybírat dle dostupnosti a dle dostatku značených cyklistických tras vedoucích, co nejméně po silnicích. Neméně důležité je přihlídnutí k dalším možnostem rekreace např. pamětihodnosti, možnosti koupání, přírodní památky apod. V neposlední řadě je nutno vybírat terén dle výkonnosti skupiny, jiný terén volit u výkonnostně zdatných cyklistů, jiný u dětí a cyklistů začátečníků. [8]

Druh akce

Pro děti a začátečníky je lepší volit hvězdicovité vyjížďky, protože v průběhu akce můžeme měnit denní trasy dle tělesného a zdravotního stavu skupiny. U výkonnostně zdatných cyklistů můžeme volit ostatní druhy zájezdů. [8]

Doprava

Doprava může být někdy problémem při velkém počtu účastníků zájezdu. Dopravu nejčastěji volíme autobusem s vozíkem, a nebo vlakem. Liší se druhem zájezdu, lokalitou a dostupností jednotlivých dopravních prostředků. [8]

Plánování denních etap

Trasy je nutno mít naplánované v předstihu, už při nabídce zájezdu, je dobré mít připravené i náhradní varianty tras. [8]

Technická příprava

Účastníci zájezdu by měli mít kola v naprostém pořádku, měli by mít i odpovídající oblečení a nezbytné nářadí a pomůcky k opravě menších závad. [8]

3.2.6. Kategorie cyklistů

Cyklista rekreaant

Rekreační cyklista využívá kolo k mnoha účelům, např. na nákupy, do práce, do hospody, občas na výlety či nějakou cyklistickou akci. Vybavení zpravidla nebývá nijak zvláštní, používá běžné sportovní oblečení, obuv apod. Cyklistické aktivity nemají pro cyklistu rekreaanta velký význam. [9]

Cyklista hobík

Hobík využívá své kolo výhradně k tréninkovým vyjížďkám, je vybaven kolem dle svých představ. Do kola investuje nemalé částky, oblečení a vybavení má speciální. Cyklistika je součástí jeho životního stylu, stává se plánovanou činností, může se zúčastnit i cyklistických závodů. [9]

Cyklista profesionál

Pro profesionála je cyklistika profesí, cílem je absolutní výkonnost a výkon. Absolutně vše je podřízeno cyklistice. [9]

3.2.7. Výběr kola

Prvním krokem při výběru kola by mělo být zodpovězení si základních otázek. V jakém terénu se budu nejčastěji pohybovat, protože s rozdílnými koly se jezdí po silnicích a zpevněných cestách, s jinými v lese a jiné jsou na cestu do práce. Další otázkou by mělo být kolik kilometrů a jak často budu jezdit, poněvadž kola na občasné nákupy, každodenní cesty do práce, na dlouhá putování či na intenzivní ježdění a trénování jsou odlišná. A v neposlední řadě je důležité vědět kolik peněz jsem ochoten do kola investovat. V současné době je trh s koly obrovský a bohatě zásobený. Modely jsou nabízeny ve všech cenových kategoriích, kdy je možné koupit kolo za pár tisíc, ale i za desítky tisíc korun, záleží na finanční situaci potencionálního cyklisty a účelu koupě kola. Čím náročnější a delší túry, tím by mělo být kolo kvalitnější a dražší. Cena kola by měla reflektovat kvalitu osazení, rámu, ale i životnost. Cena kola by neměla být nižší než 10 000 korun, je to doporučená hranice, pod kterou je koupě kola riziková. Výrobci většinou na kolech pod zmíněnou hranicí ubírají na kvalitě, což by mohlo znamenat vyšší hmotnost, špatné osazení kola, ale i ohrožení bezpečnosti. [10]

Po zodpovězení těchto otázek je potřeba najít správný cykloobchod, kde jsou schopní zaměstnanci, kteří mají vlastní zkušenosti s cyklistikou. V cykloobchodech je možné si kola vyzkoušet v praxi, buď před obchodem, popřípadě si lze za poplatek kolo půjčit i na delší dobu, zkoušením se otestuje mimo jiné i správná velikost rámu, což je velmi důležité. [11]

3.2.8. Druhy kol

Převážně se rozlišují tři základní typy kol:

Silniční kolo

Do začátku 90. let 20. představovalo silniční kolo klasiku pro cykloturistiku, jelikož trh s koly jiné varianty pořádně nenabízel. Silniční kolo se zejména používá na jízdu na hladké silnici, kde se nachází minimum nerovností. Silniční kola bývají převážně lehká, průměr kol dosahuje nejčastěji 28 palců, ráfky jsou úzké a tomu odpovídají i pláště, které mají minimální vzorek. Kolo je určeno pro vyznavače rychlé sportovní jízdy a tzv. hltače kilometrů. Tomu odpovídá vybavení kola, kdy zcela chybí blatníky, světla, nosiče apod. Od ostatních

typů kol a pro dosažení co nejvyšší rychlosti je upraven posed, který není vhodný pro delší turistiku. Beze změny nezůstaly ani řídítka tzv. berany, která napomáhají k dosažení co nejvyšší rychlosti, protože přispívají k aerodynamickému posedu. U novějších silničních kol se na „beranech“ nacházejí brzdy, přesmykače a přehazovačky. Starší či levnější typy mají přehazovačky a přesmykače na rámové trubce. Terén je pro tento typ kol zcela nevhodný. [10]

Obr. 3.1. Silniční kolo



Zdroj: [58]

Horské kolo (MTB)

Pro horské kolo je charakteristický slopingový (zešikmený) rám robustní konstrukce. Kola bývají menší, 26 palcová, nicméně v dnešní době jsou velmi moderní 29 palcová horská kola, která uvedl na trh guru horských kol Gary Fisher. (**pozn autor-já**). Typické pro horská kola je široký plášť s výrazným vzorkem. Hmotností jsou těžší než kola silniční, hmotnost se pohybuje v rozmezí 12-14 kg. Nesporným plusem a přínosem pro horská kola je umístění všech ovládacích prvků na řídítkách, čímž došlo ke zvýšení komfortu jízdy. Horská kola bývají celoodpružená, s odpruženou přední vidlicí a nebo bezodpružení. Celoodpružená kola bývají velmi drahá a pro běžnou cykloturistiku se nehodí, postačující jsou kola s přední odpruženou vidlicí. Na rozdíl od silničních kol, jsou horská kola ideální do terénu, ale ani to neznamená, že je nerozbitným strojem. Opět platí, čím větší náročnost terénu, tím kvalitnější kolo. [10]

Obr. 3.2. Horské kolo



Zdroj: [59]

Trekkingové kolo (trek)

Trekkingové kolo je kompromisem mezi horským a silničním kolem. Pro svoji univerzálnost je trekkingové kolo nejlepší variantou pro cykloturistiku, protože umožňuje v omezené míře pohyb v terénu, ale zároveň je vhodné i na silnici, která nemusí být na rozdíl od kola silničního, zcela hladká, protože trekové kolo díky své konstrukci zvládá i větší nerovnosti.

Rám trekkingového kola se liší od horského kola menší robustností, sloping (zešíkmení rámu) není u trekkingového kola tak výrazný, popřípadě není žádný. Další odlišností od horského kola je v menší šířce pláště a hrubosti vzorku, ve srovnání se silničním kolem je tomu přesně naopak. Shodný s horskými koly, je stejný způsob instalace brzd a přehazovaček umístěných na řídítkách. Podobnost trekkingového kola se silničním kolem je v průměru kol, kdy se průměr pohybuje v rozmezí 27-28 palců. Pohodlnost z jízdy na trekkingovém kolu dodává odpružená vidlice. Jelikož jsou trekkingová kola určena k cestování, většinou mají i plnou výbavu např. nosiče, světla, blatníky apod. V katalozích se mnohdy vyskytuje crossový (krosový) typ kola. Rozdílem mezi trekovým a krosovým kolem je jen ve vybavení na cesty. [10]

Obr. 3.3. Trekingové kolo



Zdroj: [60]

3.2.9. Oblečení na kolo

Používání oblečení na kolo se liší dle účelu používání kola. Jiné cyklistické oblečení se volí, jestliže cílem je jízda do práce a odlišné pro sportovní jízdu. Volba oblečení závisí i na počasí. V letních měsících na zvoleném oblečení téměř nezáleží, odlišná situace nastává, jestliže teplota vzduchu sahá k minusovým stupňům Celsia. Obecně platí zásada, že je daleko lepší mít na sobě několik kvalitních tenčích vrstev, než-li jednu tlustou vrstvu. Vrstvu první by mělo tvořit kvalitní prádlo, které je příjemné na pokožku a odvádí pot. Poté je izolační vrstva a závěrem nepromokavá ochranná vrstva, umožňující odpaření potu a nepromoknutí. V dřívějších dobách se používalo bavlněné a vlněné oblečení. V současné době se dává přednost funkčnímu prádлу ze syntetických materiálů, jež zároveň odvádí vlhkost a termoizoluje. [12]

Cyklistická přilba

Cyklistická přilba je jedno z nejdůležitějších vybavení každého cyklisty. Na výběr je celá řada přileb, lišící se provedením, barvou a cenou. Všechny helmy bez rozdílu ceny musí splňovat určitá ustanovení daná testem. Při výběru cyklistické přilby je nejdůležitější, aby dobře seděla na hlavě. [12]

Cyklistické kalhoty

Cyklistické kalhoty mají převážně ochrannou funkci, sloužící k ochraně rozkroku. Zároveň zabraňují odrání stehen a zpevňují pánevní oblast. Nejlépe by měly být kalhoty elastické s rychleschnoucí výstelkou. [8]

Brýle

Brýle, jenž nás chrání před sluncem, prachem, hmyzem a šlahajícími větvičkami patří mezi důležitou výbavu v cyklistice. Výběr brýlí je podobný jako u cyklistické přilby, musí hlavně sedět. [8]

Cyklistické rukavice

Cyklistické rukavice patří mezi důležitější části cyklistické výstroje, protože rukavice napomáhají ke zvýšení bezpečnosti řízení kola, tím ,že zachytávají pot. Poté z části tlumí vibrace a v neposlední řadě slouží k ochraně dlaní před odřeninami. [8]

Cyklistická obuv

Poslední důležitou součástí cyklistické výstroje je bezesporu obuv. Jestliže nejsou k dispozici cyklistické tretry, tak by měla být obuv s pevnou podrážkou, což zvyšuje účinnost záběru, dále by měla mít pevnou špici a zpevněnou patu. Lepší je mít boty se suchým zipem, než-li s tkaničkami, protože u tkaniček je riziko, že se dostanou do převodníku. [8]

Ostatní cyklistické oblečení

Ostatní cyklistické oblečení není až tak důležité a dá se nakoupit až postupem času, při zjištění, co je opravdu k pohodlné jízdě potřeba. [8]

4. Popis cílové lokality

4.1. Itálie

Jeden z nejvýznamnějších států Evropy, připomínající svým tvarem botu se rozkládá na jihu Evropy na Apeninském poloostrově. Vznik Itálie se datuje k roku 1861, kdy se sjednotily městské státy včetně Sardinie a Sicílie. Sousedními státy Itálie jsou Francie, Rakousko, Slovinsko a Švýcarsko, také se zde nacházejí dvě enklávy: San Marino a Vatikán. Součástí Itálie jsou také mj. dva významné ostrovy Sicílie a Sardinie. Itálii omývá z východu Jaderské moře, z jihu Jónské a Středozemní moře a na západě Ligurské a Tyrhénské moře. Počet obyvatel byl k roku 2011 60,77 milionů. Hlavním a současně i největším italským městem je Řím. Rozloha Itálie činí 301 tisíc km². Povrch Itálie je z velké části hornatý, nejvyšším vrcholem je Mont Blanc de Courmayeur (druhý vrchol Mont Blancu). Nejrovinatější oblastí je Pádská nížina a pás lemující východní pobřeží. Itálie leží v zemětřsném pásmu a také zde najdeme několik sopek např. Etnu, Vesuv, Stromboli. Nejdelší řekou je řeka Pád (652 km).

Klima je velmi rozmanité, pro sever jsou typické studené zimy a silné sněhové srážky, jižněji teplota stoupá. Nejteplejší oblastí Itálie je Sicílie i díky teplým větrům z Afriky. Průmysl je soustředěn převážně na severu země. Itálie proslula automobilovým průmyslem, kdy se do podvědomí dostaly převážně značky Fiat, Ferrari, Alfa Romeo nebo Maserati. Významný podíl pro průmysl má také výstavba lodí. Italové žijí převážně na severu země, především v Pádské nížině. Životní úroveň obyvatelstva na severu země je na vysoké úrovni, jižní část země ještě není na takové úrovni. Nejúrodnější půdou je Pádská nížina, kde se pěstuje pšenice, ale také rýže. Po celé Itálii se pěstují hrozny na výrobu vína, na jihu je nutností zemědělskou půdu zavlažovat. V Itálie se pěstují rovněž citrusové plody, olivovníky a hodně druhů zeleniny. Itálie se řadí k nejnavštěvovanějším zemím světa.

Významné jsou historické památky, města, pláže lemující téměř celé pobřeží a v poslední řadě mezi velká lákadla patří italské hory, ať už v zimním či letním období. Za ráj cyklistiky je považováno Gardské jezero. [13,18,19]

4.1.1. Gardské jezero

Gardské jezero patří mezi nejvýznamnější turistické destinace Itálie. Nachází se na severu Itálie mezi Alpami a Pádskou nížinou. Gardským jezerem prochází hranice tří regionů: Lombardie, Benátsko a Tridentsko-Horní Adiže. Gardské hory obklopují jezero ze západu, severu a východu. Břehy Gardského jezera jsou rozdílného charakteru. Severní polovina jezera je tvořena strmými a vysokými svahy, naproti tomu jižní část je typu plochého pobřeží. Rozlohou (370 km²) je Gardské jezero největším jezerem Itálie, na délku je dlouhé 53 km. Šířka je variabilní, kdy na severu dosahuje 2,25 km a na jihu až 17,4 km. Nadmořská výška jezera je 65 m a maximální hloubka dosahuje 365 m. Z geomorfologického hlediska se Gardské jezero řadí mezi největší kryptodeprese na světě, poněvadž dno jezera je až 300 m pod hladinou moře. Původem je jezero ledovcovo-tektonickým. Nejvýznamnějším a největším z 25 přítoků je Sarca, z jezera vytéká pouze jedna řeka u města Peschiera del Garda, a to řeka Mincio, která se poté vlévá do řeky Pád.

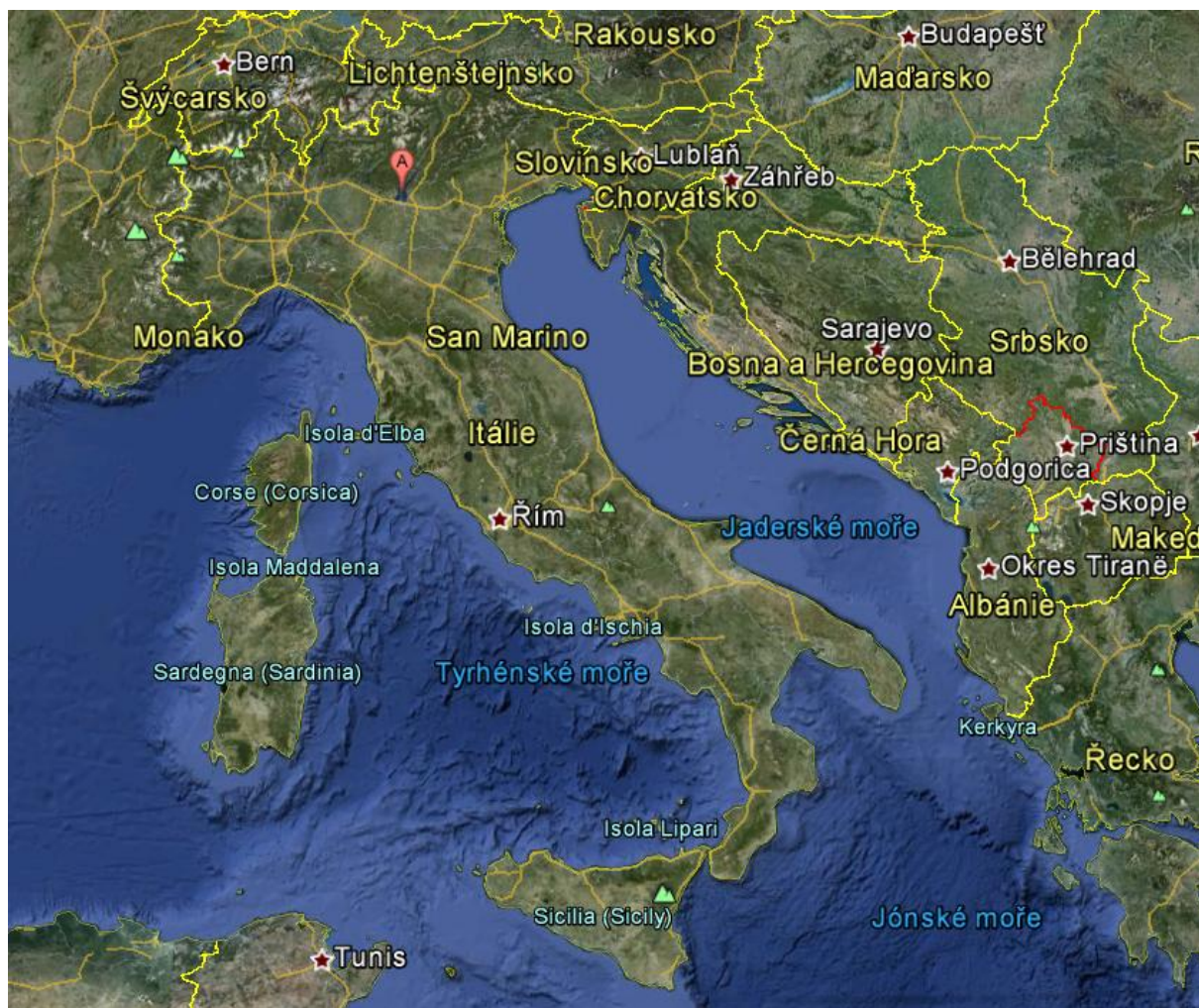
Podnebí Gardského jezera, které se dá považovat za příjemné, mírně teplé a poměrně vlhké je dáno polohou jezera, neboť ze severu přílivu studeného větru brání Alpy. Neméně se na podnebí podílí také teplota vody v jezeře, která v létě chladí a v zimě otepluje. Úhrn srážek je celoročně vyrovnaný, maxima dosahuje v říjnu a minima v zimních měsících. Sněhové podmínky jsou nepravidelné a převážně se týkají vyšších poloh. Na počasí v jezerní oblasti mají nemalý vliv i různé druhy větrů, mezi nejvýznamnější patří pelér, ora, bali, ander apod. Rozmanitost a bohatost flóry je ovlivněna zejména geomorfologií, příznivým a různorodým klimatem území. Druhy typické pro středomořský region např. cypřiše, cedry, oleandry, mimózy, akáty, magnólie apod. se nachází v pobřežních oblastech. Jedlé kaštiny, ořechy a duby se vyskytují na svazích a ve vyšších polohách bychom našli alpskou vegetaci s jedlemi, borovicemi, narcisy atd. Kromě toho se zde také pěstují citrusy, vinná réva a olivy. Jezerní oblast je důležitým zimovištěm pro stěhovavé ptactvo. Na jezeře je také provozován rybolov, kdy se loví zejména úhoři, kapři, štiky, líni, candáti.

4.1.2. Turismus na Gardském jezeře

K hlavnímu rozvoji turismu na Gardském jezeře došlo až na počátku 20. století, kdy při pobřeží bylo postaveno spousta rekreačních středisek a klimatických lázní. V současné době se dá Gardské jezero považovat za světoznámé a jedno z nejoblíbenějších turistických center v celé Itálii. Významnou roli pro přitažlivost turistů hrají klimatické podmínky, poloha a dostupnost jezera, pozoruhodné historické památky a krásné přírodní

scenérie. Dalšími prvky je množství značených turistických tras v okolních horách, vynikající podmínky pro windsurfing a v nemalé řadě kvalitní a atraktivní cyklostezky. [20]

Obr. 4.1. Umístění Gardského jezera na mapě Itálie

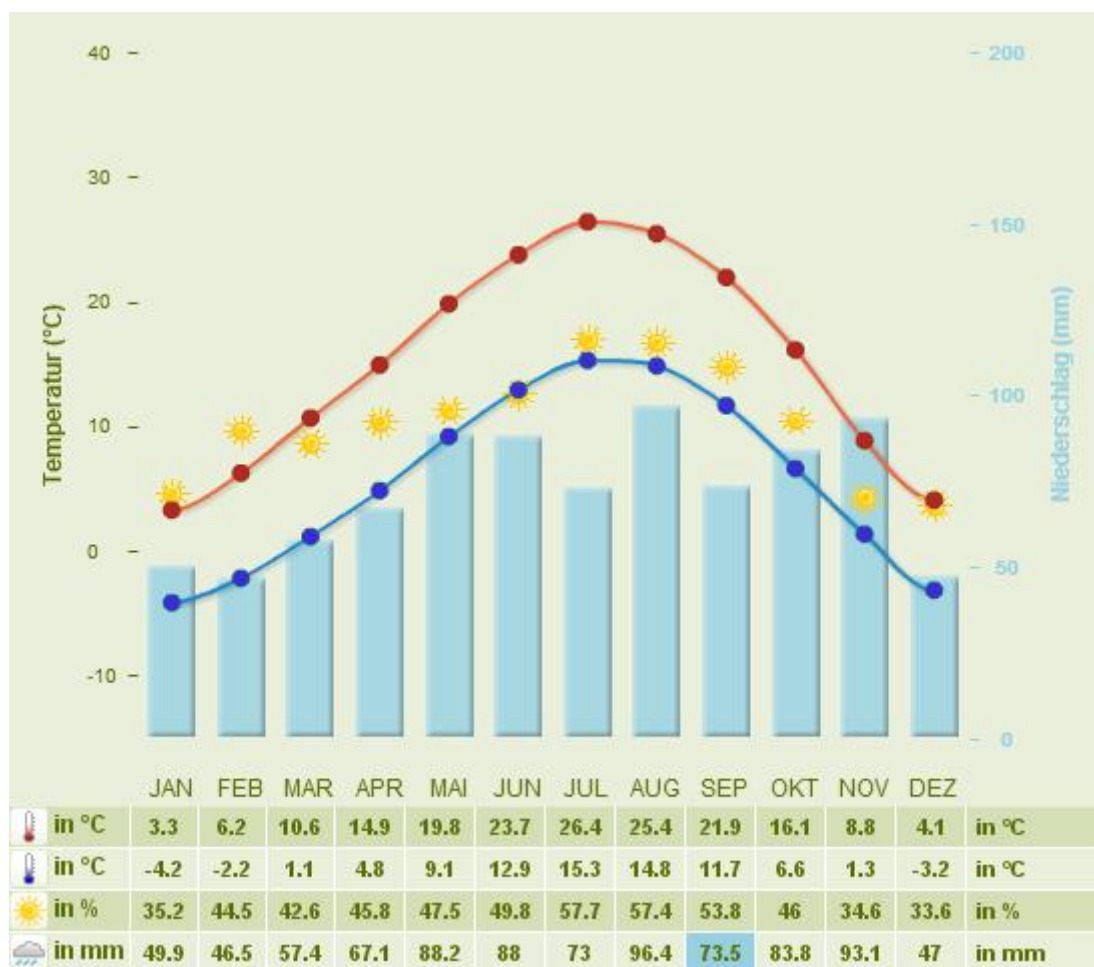


Zdroj: [45]

Bod A značí na mapě Itálie polohu Gardského jezera.

4.2. Klima na Gardském jezeře

Obr. 4.2. Klima na Gardském jezeře



Zdroj: [34]

Za nejteplejší měsíc v roce lze považovat červenec, kdy se maximální teploty pohybují okolo 26°C, nejchladnější měsíc je naopak leden, kdy teploty klesají k -4,2°C. Nejméně ročních srážek je opět v měsíci červenci, kdy naprší průměrně 73 mm, nejvíce srážek je v měsíci listopad, kdy napadne v průměru 93,1 mm srážek. [34]

4.3. Popis ubytování

Ubytování bude zajištěno v kempu Maroadi ležící v blízkosti centra města Torbole v severním cípu Gardského jezera. Kemp leží na pobřeží jezera, kde se mj. nachází písčité pláž, kemp je také přímo napojený na cyklostezku. Ubytování je zde možné buď ve stanu a nebo v apartmánech, po domluvě s vedením kempu, je zde domluvená polopenze, která se skládá ze snídaně a večeře. [35]

4.4. Zajímavosti možné k navštívení při cykloturistických výjezdech

Arco

Městečko Arco leží v údolí Sarca na severu Gardského jezera, přibližně 7 km od pobřeží. Významná je zejména zřícenina stejnojmenného hradu pocházejícího ze 7. století, stojící 284 m.n.m. vysokém pahorku. Arco je důležitým lázeňským střediskem, nachází se zde i kasino a promenáda. V 19. století v letních měsících patřilo městečko Arco k navštěvovaným sídlům Habsburků. Dále se zde nachází ulice Via Legionari Cecoslovacchi připomínající 22. září 1918, kdy na náměstí byli oběšeni českoslovenští legionáři, jež byli zajatí v boji na Doss'Alto. Mezi další zajímavá místa k vidění patří kostel Svaté Anny, kostel Svaté Marie, fontána del Mosé či Arboretum. [14,21,22]

Adiga

Řeka Adiže je s délkou 410 km po řece Pád druhou nejdelší řekou Itálie. Pramení v Ötztalských Alpách na hranicích s Rakouskem. Celková rozloha povodí je 12 200 km². V Benátském zálivu ústí do Jaderského moře. Významnými městy ležící na řece Adiže jsou Trento, Bolzano, Verona. Díky svému toku je řeka využívána k výrobě vodní energie v Alpské části a k zavlažování v Benátské nížině. [36]

Beseno

Opevněný hradní komplex Beseno ležící mezi Trentem a Roverretem je největší v celém regionu Trentino. V současné době je hrad dějištěm spousty historických představení a exhibic. V celé historii pevnosti se zde odehrála spousta bitev mj. v roce 1487 mezi vojsky Trentina a Benátčanů. V roce 1973 proběhla na hradě velká stavební rekonstrukce. [37]

Brentonico

Centrum města a jeho historický vzhled je tvořen elegantními měšťanskými domy. Významným je také palác Eccheli-Baisi, který se vyznačuje zajímavou botanickou zahradou, v centru města se také nachází několik kostelů. [38]

Dro

Starobylé městečko Dro, ležící v severní části Gardského jezera, přibližně 13 km od pobřeží se stalo centrem italské divadlo. Již 30 let v kuse hostí Dro divadelní festival Drolesera, jež v roce 2007 dostal cenu za nejlepší festival od italské Státní asociace divadelních kritiků. V městečku najdeme kostel Svatá Sisinia, kostel Svatého Alessandra, barokní kostel Svatého Antonína a římský most Ceniga. Proslulost si získaly místní švestky a víno. [39]

Hrad Dreno

Hrad Dreno byl postaven ve 12. století v románském slohu s gotickými prvky, měl za úkol střežit cestu mezi Gardou a Trentem. Díky strategicky vhodnému umístění, vysokým hradním zdem a odolností proti požáru, byl hrad Dreno nedobytný. [23]

Lago di Cavedine

Jezero Lago di Cavedine leží přibližně 20 km od severního cípu Gardského jezera. Jezero je obklopeno lesy a nabízí krásný výhled na okolní hory. [Vlastní výzkum]

Lago di Ledro

Lago di Ledro leží v nadmořské výšce 655 m západně od vrchního cípu Gardského jezera. Maximální hloubka jezera dosahuje 47 metrů, povrch má 2,2 km². K jezeru vede z Rivy del Gardy známá cyklotrasa Strada del Ponale. Lago di Ledro je ledovcového původu. Pro své prostředí, kdy je jezero lemováno stromy, v okolí se tyčí vrcholky hor a voda je průzračná je Lago di Ledro považováno za jedno z nejhezčích jezer v Trentinu. První cesty vedoucí k jezeru byly postaveny až v roce 1847, do té doby bylo jezero zcela odříznuto. V 80. letech 20. století byly postaveny nové cesty, ty staré, vedoucí v serpentínách, se staly pravou výzvou pro všechny cyklisty. Pro rybáře vlastníci rybářské povolení je Lago di Ledro ideálním místem pro chytání ryb, jezero je plné okounů, pstruhů, bělic, línů apod. Hladina jezera je od roku 1929 uměle regulována dle potřeb vodní elektrárny v Rivě del Garda, kdy je voda vedena 6 km potrubím vytesaným ve skále. [24,40]

Lago di Tenno

Lago di Tenno se řadí kvůli své rozloze asi 2,5 km² k šestému největšímu jezeru Trentina a zároveň je považováno za jedno z nejhezčích jezer této oblasti. Jezero je obklopeno lesy a vytváří tak překrásnou scenérii, která je ještě více zvýrazněna okolními horami. Vznik jezera se datuje k roku 1 100 n.l., kdy došlo k sesuvu části hory Misione. Maximální hloubka jezera se liší dle množství vody, ale může dosahovat až 160 m, od množství vody se odvíjí také jedna ze zajímavostí jezera, jestliže je vody málo, tak lze vidět ostrov 86, jež dostal jméno dle roku, kdy byl poprvé spatřen. Bez ohledu na množství vody lze na hladině vidět ještě jeden ostrov. [25,41]

Lanovka na Monte Baldo

Lanovka začíná ve městě Malcesina a jede na Monte Baldo, kdy překoná převýšení 1700 m, teplotní rozdíl může dosahovat $\pm 10^{\circ}\text{C}$. Cesta lanovkou trvá 10 minut (doplnil autor) a kabina pojme cca 30 lidí. Možná je i přeprava kol. Lanovka je unikátní z toho důvodu, že se otáčí od poloviny trasy, kde je možné vysednout, o 360 stupňů. [26]

Malcesina

Městečko Malcesina leží na severovýchodním břehu Gardského jezera a je výchozím bodem na Monte Baldo. Žije zde okolo 4 tisíc obyvatel. Do malcesinského okrsku patří i jedna z nejkratších řek světa Aril, mající délku 175 m. Malcesina je považována za historické centrum, nejvýznamnější stavbou je hrad Scaligero ze 6. století n.l.. Historické centrum je protkáno spoustou úzkých uliček, ve kterých se nachází obchody, restaurace, kavárny a řemeslné dílny. Nalezneme zde také Kapitánský palác s nástěnnými malbami, postavený v goticko-benátském stylu. Mezi další památky se řadí:

- Santa Maria della Fontana kostel z 11. století,
- kostel svatého Štěpána,
- radnice z 18. století,
- úzké středověké uličky. [27,42]

Monte Baldo

Monte Baldo dosahuje výšky přibližně 2 200 m n.m. a pro svůj fenomenální výhled na celé jezero patří k nejvyhledávanějším turistickým cílům Gardského jezera. Monte Baldo má také díky svému přírodnímu bohatství a rostlinnému bohatství velký význam pro vědce a badatele. [26]

Riva del Garda

Město Riva del Garda leží v severním cípu Gardského jezera v nadmořské výšce 70 m.n.m. a svým okolím připomíná spíše norský fjord než Itálii. I když oficiálně Riva del Garda není hlavním městem severu, je za něj považována. Riva del Garda se stala pro svoji polohu výchozím bodem pro mnoho sportovců, mj. i cyklistů. Město žije převážně z cestovního ruchu, nachází se zde mnoho pamětihodností, např. barokní kostel ze 17. století Chiesa dell'Inviolata, radnice, náměstí Piazza III Novembre, městský hrad Rocca, věž z roku 1220 Apponale a městské muzeum, ale také je zde mnoho obchodů s módními doplňky, s obuví apod. V pobřežní části města jsou krásné pláže. [27]

Roverreta

Město Roverreta leží v údolí Adiže, přibližně 30 km (úprava autora) jižně od města Trenta. Nejvýznamnější památkou je pevnost, ve které sídlí Museo della Guerra řadící se mezi jedno z největších italských muzeí věnující se událostem první světové války. Část expozice je věnována i československým legiím, které se zúčastnily válečných operací. Na náměstí Piazza del Podesta se nachází mozdíř připomínající první světovou válku, jež byl vyroben plzeňskou Škodovkou. [14]

Tremalzopass

Jedná se o horské silnice vytvořené pro strategické účely v první světové válce. Tremalzopass je převážně vyhledávanou lokalitou pro cyklisty, jednak kvůli svému prudkému stoupaní, ale převážně pro sjezd. [Vlastní výzkum]

Trento

Město Trento se řadí mezi jedno z nejvýznamnějších historických měst celé Itálie, leží v údolí Adiže a počet obyvatel se pohybuje okolo 105 000. Osada Trento vznikla již v římském období a pro svoji polohu měla významnou roli. Byla postavena totiž na spojnici Pádské nížiny s Brennerským průsmykem. Svoji důležitost si Trento udrželo i ve středověku, a to nejen kvůli své poloze, ale také díky tomu, že se stalo arcibiskupstvím. Od roku 1339 od Jana Lucemburského dostalo město erb používaný dodnes. Nejvýznamněji se město Trento proslavilo konáním Tridentského koncilu v letech 1545 – 1563, který vytyčil hlavní úkoly katolické protireformace. Napoleonské války měly za následek připadnutí Trenta k Rakousku, od kterého bylo vráceno Itálii po první světové válce roku 1919. Za střed města se považuje Dómské náměstí, kde se nachází Neptunova kašna a románský dóm postavený v rozmezí 11. – 12. století. Mezi další významné pamětihodnosti se řadí:

- gotický Palazzo Pretorio s hodinovou věží, v dnešní době sloužící jako muzeum,
- renesanční kostel Santa Maria Maggiore, ve kterém se nachází i obraz z roku 1563 zobrazující Tridentský koncil,
- gotický hrad Castello del Buonconsiglio, který ve středověku sloužil jako sídlo biskupů, v dnešní době slouží jako muzeum. [14]

Torbole

Torbole, kdysi rybářská vesnice, ležící v severním cípu Gardského jezera, je v dnešní době považována díky své poloze a příznivému větru za mezinárodní středisko plachetnic a surfingu. Neméně významným je Torbole i pro cyklisty, protože je ideálním výchozím bodem cykloturistiky. Dokonce i Goethe byl fascinován obcí Torbole a jeho větry, které popsal jako jedny z divů přírody, a tím motivoval spoustu mladých umělců a básníků k navštívení této obce. [43,44]

Verona

Verona, nebo-li město Romea a Julie, ležící na řece Adiže v severní části Pádské nížiny patří mezi turisty nejvyhledávanější italská města. Počet obyvatel se pohybuje okolo 253 000. Verona patří mezi významné obchodní centra, nejvýznamnější roli zde sehrává průmysl potravinářský, zejména se ve Veroně obchoduje s ovocem a zeleninou. Kromě toho je tady zastoupen mj. průmysl chemický a strojírenský. Historické centrum Verony je od roku

2000 zapsáno na seznamu UNESCO. Historické centrum je tvořeno zejména náměstími Piazza delle Erbe a Piazza dei Signori (ve středu náměstí je pomník Danteho Alighieriho). Mezi nejvýznamnější památky bezpochyby patří dobře dochovaná antická Aréna, jež byla vybudována na konci 1. stol. n. l.. Svou kapacitou, je schopná pojmout okolo 25 000 – 30 000 lidí (zdroje se liší), se řadí na třetí největší stavbu svého typu na světě. V současné době Aréna slouží zejména k divadelním představením. [14]

Vodopády Cascata Verone

Vodopády jsou označovány za exemplární geologickou raritu, vznik vodopádů se pojí s rozpadem ledovce Garda, který nastal v prehistorických dobách. Vodopády fungují díky říčnímu toku Magnonne, který stéká do jeskynního systému, jehož výška dosahuje několika metrů. Parametry jeskyně jsou následující: výška dosahuje 93 metrů a šířka se rozpíná do velikosti 55 metrů. Kotel, do kterého padá voda je hluboký 73 metrů. Kromě toho jsou považovány za zajímavost i proudy stékající po stěnách jeskyně. V jeskyních se vyskytuje několik výškových pater, díky nimž, je umožněno vidět vodopády více detailně, to je ještě více zvýrazněno efektivním osvětlením. Ke Cascata Verone je také připojena malá botanická zahrada. [28,29]

5. Praktická část

5.1. Příprava zájezdu

Příprava zájezdu má tři kroky:

Krok č.1 je organizačně technická stránka zájezdu

Do organizačně technické stránky zájezdu řadíme trasování zájezdu, stanovení programu a zajištění dodavatelských služeb.

Trasování zájezdu

Trasováním zájezdu se myslí cesta zájezdu, po které se účastníci zájezdu pohybují dopravními prostředky, popřípadě pěšky. Trase je stanovena dle cíle zájezdu, nabízených služeb a zvolených dopravních prostředků. Podstatou při vytváření trasy je nutnost, mít na zřeteli přírodní, kulturní, historické a místní atraktivity cestovního ruchu, ale i ubytovací a stravovací možnosti a přizpůsobení se zákazníkovi. [15]

Trasa autokaru

Autokarové zájezdy jsou velmi oblíbené a hojně využívané převážně díky kvalitní a husté silniční síti, pomocí níž se lze dostat téměř všude. Při vytváření trasy zájezdu se vytváří přesný itinerář, kdy je nezbytné znát komunikaci, po které se pojede, k čemuž slouží automapy. Počet ujetých kilometrů se určuje pomocí počítačových programů. Při jízdě autokaru se počítá s rychlostí v rozmezí 60 – 80 km/hod., dle typu komunikace. Jestliže se po cestě bude zastavovat kvůli prohlídce nějakého objektu, je důležité si v itineráři vymezit na zastávku čas, ten by měl odpovídat velikosti navštíveného objektu, minimálně však jedna hodina. U delších tras se dle dopravních předpisů a předpisů o práci řidiče, musí plánovat zastávky. Řidič může podle evropské dohody o práci osádek v mezinárodní dopravě AETR řídit denně 8 hodin, přitom 2krát týdně může řídit 9 hodin, ale nesmí to být dva následující dny po sobě. Jestliže řídí dva řidiči, tak denní doba jízdy může maximálně dosahovat 20 hodin. Při jízdě se musí brát v potaz technické zastávky po dobu 30 minut, jenž se musí vykonávat každé 4 hodiny. Účastníci zájezdu mají nárok na zastavení každé 3-4 hodiny u míst, která jsou vybavené sociálními a občerstvovacími zařízeními. [15]

Stanovení programu zájezdu

Program a časový harmonogram zájezdu se odvíjí v závislosti na trase zájezdu. Dostatečná atraktivita zájezdu je klíčem k úspěšnému prodeji. Pro pobytové zájezdy je důležité obsazení dostatečného množství fakultativních zájezdů a detailně připravená animace klientů. Pro poznávací zájezdy je podstatná nabídka co možná nejatraktivnějších objektů a oblastí cestovního ruchu, nicméně se nesmí zapomínat na odpočinek, který je u poznávacích zájezdů nezbytný.

Dále se u stanovení programu zájezdů sestavuje přehled o struktuře služeb tzv. služební program, který slouží ke kalkulaci zájezdu a nezbytně s ní musí být v souladu, tento program je nezbytné zabezpečit u jednotlivých dodavatelů. Služební program vychází z termínu konání zájezdu, vycházejícího počtu dní zájezdu, počtu účastníků, průvodců, druhu dopravy, trasy, pobytového místa, státu a programu. Dále se do služebního programu řadí kategorie a třída ubytovacího a stravovacího zařízení, adresy obchodních partnerů a dodavatelů služeb, zahraniční cestovní kanceláře, se kterými je domluvená vzájemná spolupráce

apod. dle typu zájezdu. [15]

Zajištění služeb dodavatelů

K zajištění služeb a výběru vhodných dodavatelů dochází po určení cílu zájezdu a zvolení dopravního prostředku. Hledají se tzv. optimální dodavatelé, kteří se vybírají dle cenové nabídky, nabídky poskytovaných služeb, z cílu zájezdu a předpokládaného složení účastníků. Cílem je dosáhnout tzv. optimální ceny, která nejlépe vyhovuje odběrateli i dodavateli vzájemně. Optimální cena, neznamená cenu nejnížší, ale jedná se o takovou cenu, která je schopná zajistit, co nejvyšší objem tržeb, což se projevuje náklonností hostů. Příliš nízké ceny mají za následek neschopnost dosáhnout maximalizaci zisku a zároveň působí negativně na psychiku hostů, protože ti dle ceny usuzují automaticky nižší kvalitu poskytovaných služeb. Naproti tomu příliš vysoké ceny snižují okruh zájemců.

Při volbě dodavatelů služeb je nezbytné hledat dodavatele solidní, stabilní a s vysokým stupněm pravděpodobnosti plnění smluvních závazků, což je mnohdy obtížné posoudit, obzvláště zda-li se jedná o první spolupráci. Při první spolupráci je žádoucí si zjistit o daném dodavateli, co možná nejvíce informací. Vhodné, jestliže to situace umožňuje, je zkontrolovat nabídku ubytovacích a stravovacích služeb i ostatních zařízení osobně. Nevhodně zvolení dodavatelé služeb se negativně promítnou na hostech a tím pádem i na činnost cestovní kanceláře. [15]

Krok č.2 je kalkulace zájezdu

Do kalkulace zájezdu se promítá časový harmonogram, způsob dopravy a ostatní služby související se zájezdem. Za kalkulaci se považuje stanovení vlastních nákladů cestovní kanceláře a určení ceny na jednoho účastníka zájezdu. Vypočítaná cena se po uvedení do nabídkového katalogu prodává případným zájemcům. Po skončení zájezdu se sestavuje výsledná kalkulace, která poskytuje informace o skutečných nákladech a příčinách případného překročení nebo snížení nákladů proti předběžné kalkulaci. Při kalkulaci zájezdu se pracuje s nepřímými a přímými náklady. [15]

a) Nepřímé náklady

Za nepřímé náklady se považují společné náklady zájezdu, které se musí vynaložit neohledně na opravdový počet účastníků. Nepřímými náklady jsou náklady na dopravu, na průvodce, náklady na akce za pevné ceny a kurzovní riziko. V případě neúčasti některého z účastníků zájezdu, je nutné nepřímé náklady uhradit. Mezi nepřímé náklady řadíme:

Kalkulace cen dopravy

Zde se počítá s rizikem maximálně 20 % neobsazení objednané kapacity. Nutné znát stornovací podmínky dodavatele ještě před vypsáním zájezdu. Při kalkulaci autokarové dopravy je nutno navýšit vzdálenost minimálně o 5 % z ujetých kilometrů na případné objížďky, dále se musí započítat mýtné, náklady na parkovné a poplatky na nákup pohonných hmot v zahraničí. Doba čekání se počítá ve čtvrthodinách a počítá se každá započatá čtvrthodina. Sazby za čekání a za ujeté kilometry je nutno ošetřit smluvně s dopravcem. Dále je nutné započítat náklady na ubytování a cestovní náhrady pro řidiče. [15]

Kalkulace nákladů na průvodce

Odměna průvodce závisí na smlouvě, do které se započítává příprava a vyúčtování akce. Odměna může být stanovena dle délky zájezdu, u vícedenních se stanoví paušálem, u jednodenních hodinovou sazbou. Stravné průvodce se odvíjí dle stravného účastníků, v případě, že mají účastníci plnou penzi, tak má na plnou penzi ve stejném rozsahu nárok i průvodce, jestliže strava není součástí kalkulace zájezdu, má průvodce dle zákona č.119/1992 Sb., o cestovních náhradách nárok na stravné a dle vyhlášky Ministerstva financí ČR o poskytování stravného v cizí měně při služebních cestách do zahraničí. Výše stravného se odvíjí dle doby trvání cesty.

Kalkulace průvodce závisí na smluvních podmínkách s dodavatelem ubytovacích služeb. Při zájezdě nad 20 lidí bývá obvykle ubytování pro průvodce zdarma. Vstupy do objektů mají průvodci většinou zdarma, odlišné je to u akcí, kde jsou stanoveny pevné ceny

např. divadlo, koncert apod., zde se kalkuluje i s průvodcem. Jestliže se počítá s využitím zahraničního nebo specializovaného průvodce, musí se smluvně domluvit a započítat do kalkulace zájezdu. [15]

Poplatky za užití silnic

Liší se stát od státu, někde se vybírá mýtné a někde se kupují dálniční známky. [15]

Rozdíl spotřeby nafty při zájezdech do zahraničí

Průměrná spotřeba nafty na 100 km bývá obvykle 25 l. Nádrž autobusu je konstruovaná většinou na 400 l, proto je nutné vypočítat, kolik litrů pohonných hmot se bude muset koupit v zahraničí a podle toho vypočítat cenový rozdíl oproti nákupu totožného množství v ČR. [15]

Náhrada mzdy druhého řidiče při cestách do zahraničí

Dle smluvních podmínek uzavřených s dopravcem. [15]

Poplatky za parkovné

Vychází se z dostupných informací. [15]

Akce za pevné ceny

Vstupenky se na tento typ akcí kupují v předstihu, proto se počítají, jako nepřímý náklad. [15]

Daň z přidané hodnoty

„Osoby podnikající v cestovním ruchu, registrované u místně příslušného finančního úřadu, postupují podle zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů. Zákon považuje za osoby povinné k dani všechny fyzické nebo právnické osoby, které samostatně uskutečňují ekonomické činnosti, a to tuzemské podnikatele, podnikatele z jiných členských států EU a podnikatele ze třetích zemí. Od uplatňování daně jsou osvobozeny osoby povinné k dani, které mají sídlo v tuzemsku a jejich obrat nepřesáhl za nejbližších 12 předcházejících po sobě jdoucích měsíců částku 1 000 000 Kč,“
dle Kunešové (2004, s. 23-24).

b) Přímé náklady

Za přímé náklady se považují náklady kalkulující se bez rizika neobsazení. Při menším počtu účastníků lze v rámci smluvních podmínek stornovat smlouvu a nebo se jedná o náklady platicí se při čerpání služby. Přímé náklady jsou zejména náklady na ubytování, stravování a vstupné do objektů. [15]

Ubytování a stravování

Kalkulace ubytovacích a stravovacích služeb se odvíjí dle vypsání podmínek ve smlouvě. V případě, že si některý účastník objedná a předplatí např. ubytování s výhledem na moře, je nutné tento fakt respektovat. [15]

Pojištění účastníků

Dle zákona č. 159/1999 Sb., o některých podmínkách podnikání v oblasti cestovního ruchu, musí být bezvýhradně všechny cestovní kanceláře pojištěny proti úpadku. Cestovní kanceláře většinou zajišťují pojištění svých účastníků zájezdu. Pojištění se týká škod na životě, na zdraví, majetku a z odpovědnosti za škody způsobené třetí osobě. Běžné zdravotní pojištění občanů České republiky uzavřené u nás platí po celé Evropské unii. Potvrzení pojištění se provádí pomocí formuláře dané pojišťovny. Podmínky platící pro pacienty země, kde se potencionální úraz stal, jsou totožné s podmínkami léčení našich občanů. Pravidlem bývá finanční spoluúcast pacienta na léčení. Pojištění nezahrnuje asistenční služby, zpětný převoz zemřelého nebo nemocného do ČR. Při cestách mimo EU se doporučuje sjednat připojištění. [15]

Kurzovní riziko

Kurzové riziko a jeho kalkulační závisí na typu služeb, může se kalkulovat v přímých, ale i nepřímých nákladech na zájezd. Změna kurzu může zásadním způsobem ovlivnit případný výnos, proto se počítá se změnou devizového kurzu o 10 % vůči stavu při vypsání ceny zájezdu. [15]

Realizace cestovní kanceláře

Na závěr cestovní kanceláře počítají s přírůstkem 15 – 30 %, která kryje jejich realizaci zahrnující režijní náklady, náklady na povinné pojištění a zisk. [15]

Krok č.3 je právní stránka – vztah mezi cestovní kanceláří a zákazníkem

„Tyto vztahy se řídí zákonem č.40/1964 Sb., občanským zákoníkem, ve znění pozdějších předpisů. Nejčastějším vztahem je prodej zájezdů, který představuje z právního hlediska závazek zajistit poskytování kombinace několika služeb, tak jak vyplývá z definice zájezdu ze zákona č. 159/1999 Sb., o některých podmínkách podnikání v oblasti cestovního ruchu,“ dle Kunešové (2004, s. 72).

Každá cestovní smlouva uzavřená mezi cestovní kanceláří a zákazníkem musí dle § 852 občanského zákoníku obsahovat určité náležitosti, bez kterých smlouva není platná. Při uzavírání cestovní smlouvy dochází k závazku, že cestovní kancelář poskytne zájezd a zákazník zaplatí za zájezd smlouvenou cenu.

Cestovní kancelář má možnost jednostranným úkonem zvýšit cenu zájezdu, ale musí splnit několik podmínek. Mezi ně patří, že ke zvýšení ceny může dojít jen pod podmínkou, že cestovní kancelář stanoví způsob výpočtu zvýšené ceny, ta se zvýší v důsledku zvýšení cen za dopravu nebo při změně kurzovního rozdílu o více než 10 %. Cena se nesmí zvýšit 20 dní před zahájením zájezdu a cestovní kancelář musí 21 dní před zahájením zájezdu zákazníkovi písemně oznámit zvýšení ceny. Nedojde-li ke splnění těchto podmínek, cestovní kancelář nemá nárok na zaplacení vzniklého rozdílu. Mezi další povinnosti cestovní kanceláře patří podání podrobných informací o všech skutečnostech, které mohou být důležité pro účastníka, jestliže tyto informace nebyly součástí smlouvy, a to nejpozději 7 dní před zahájením zájezdu.

Dojde-li z objektivních důvodů ke změně smluvních podmínek, má účastník dle zákona nárok na odstoupení od smlouvy a to ve lhůtě 5 dní od doručení. Zákazník má možnost odstoupit od smlouvy i svévolně, ale většinou musí zaplatit odstupné. Cestovní kancelář takovou možnost nemá, ta může odstoupit jen v důsledku zrušení zájezdu, popřípadě zda-li účastník poruší své povinnosti. Cestovní kancelář musí zaplatit zákazníkovi pokutu 10 % z ceny zájezdu, jestliže dojde ke zrušení zájezdu ve lhůtě 20 dní před zahájením zájezdu. Dojde-li ke zrušení mimo tuto lhůtu, musí cestovní kancelář nabídnout zákazníkovi kvalitně stejný zájezd v případě zákaznickova zájmu. Případný rozdíl ceny musí zaplatit cestovní kancelář. Právo na reklamaci má zákazník ve lhůtě 3 měsíců od skončení zájezdu. [15]

5.2. Cyklistický zájezd na Gardské jezero

Cyklistický zájezd je navrhnutý do Mekky cyklistiky, okolí Gardského jezera. Cyklistický zájezd je určen pro aktivní cyklisty na horských kolech. Samotný zájezd trvá 7 dní, kdy první a sedmý den není určen cyklistice, ale k transferu mezi Českou republikou a cílovou destinací, Gardským jezerem. Etapy jsou relativně náročné a koncipované převážně pro horská kola, nutností je mít po celý zájezd při cyklistice na hlavě helmu. Nejlepšími měsíci k uskutečnění zájezdu jsou červen, červenec a srpen, kdy je převážně stabilní počasí s malým počtem srážek. Při jednotlivých etapách je přítomen průvodce, který jezdí s účastníky současně na kole. Dále v záloze je připraven servisman, který se pohybuje v autobuse jako podpora zájezdu, nicméně v případě velké nouze je připraven operativně zasáhnout. Autobus bude čekat na účastníky většinou v půlce jednotlivých etap.

Ubytování je variabilní, buď může být ve stanu a nebo apartmánu, od toho se také odvíjejí jednotlivé ceny, které jsou v kalkulaci vykalkulovány. Maximální počet účastníků je 42.

5.2.1. Program zájezdu

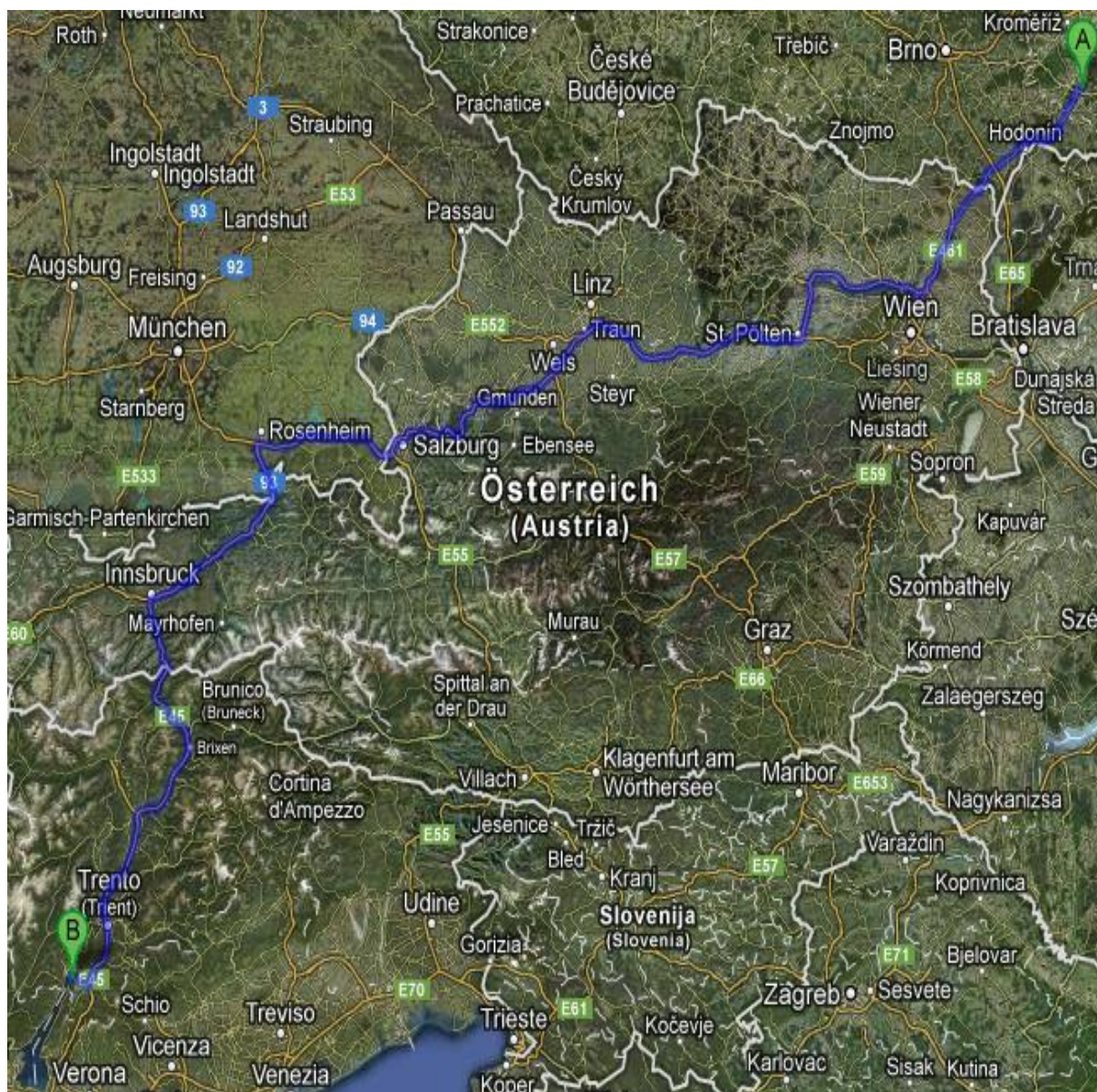
1. den: Z Uherského Hradiště na Gardské jezer

Uherské Hradiště -> Břeclav -> Vídeň -> Linec -> Salzburg -> Innsbruck -> Trento -> Torbole

Popis dne

Odjezd z Uherského Hradiště ve 22:30, možné domluvit i jiné nástupní místa. Noční přejezd přes Rakousko a Německo do Itálie.

Obr. 5.1. Cesta z Uherského Hradiště do Torbole



Zdroj: [45]

Tab. 5.1. Itinerář 1. dne

Předběžný časový itinerář 1. dne	
Čas	Činnost
19:00	předpokládaný odjezd z Uherského Hradiště
7:30	předpokládaný příjezd do města Trento

Zdroj: Vlastní průzkum

Čas předpokládaný na cestu z Uherského Hradiště do města Trent je 12 hodin 30 minut (10 hodin 30 minut jízda, 2 x 30minut povinná zastávka, zbytek časová rezerva). Z Uherského Hradiště je do Trenta vzdálenost 789 km, počítal jsem s průměrnou rychlostí 80 km/h na dálnici a 60 km/h na hlavních cestách. [Vlastní průzkum,45]

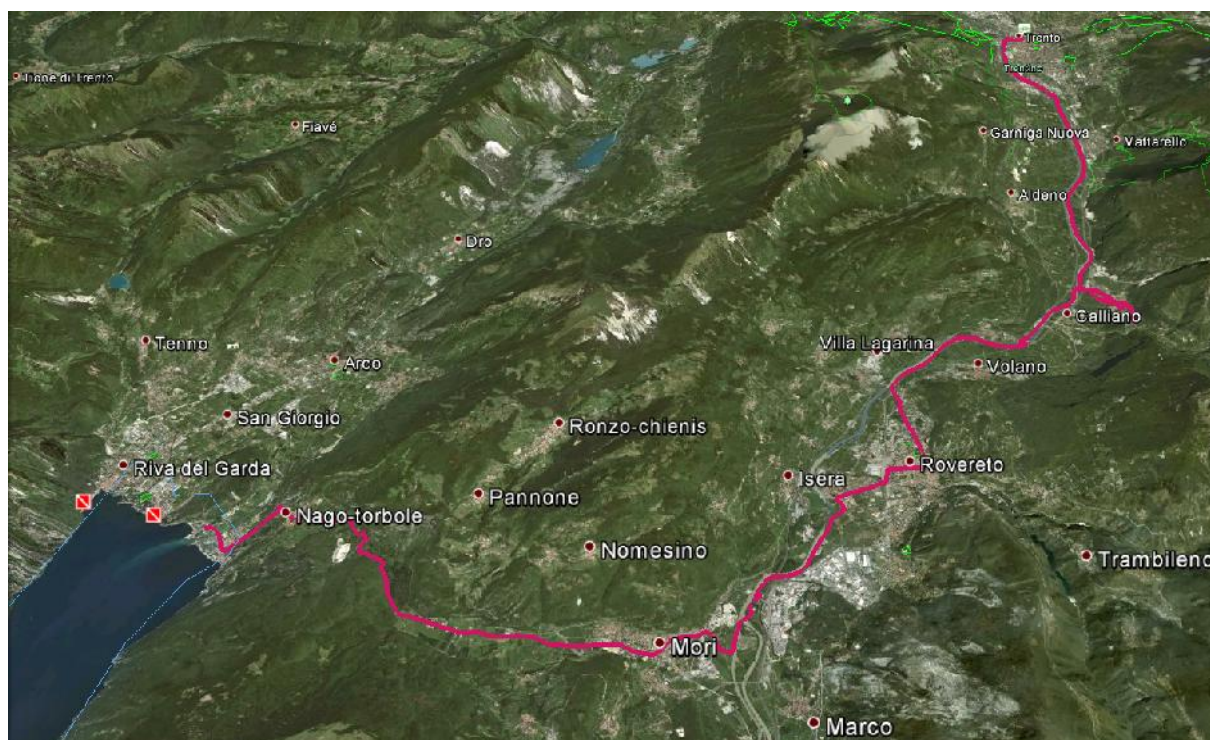
2. den: Prohlídka Trenta, poté na kole podél řeky Adige do místa ubytování Torbole

Trento -> Beseno -> Roverreto -> Torbole

Popis dne

Ráno příjezd do města Trento, kde bude prohlídka města a možnost obědu, kterou budou mít účastníci ve své režii. Výjezd z Trenta v 11:30 směr severní cíp Gardského jezera město Torbole. Pojede se podél řeky Adige, další zastávkou bude hrad Beseno, kde bude hodina určena k prohlídce a poté se bude pokračovat k městu Roverreto. Z Roverreta se pojede do campu Maroadi, kde bude čekat autobus a večere, čas podání večere se bude odvíjet od času příjezdu. Předpokládaný příjezd nejpozději okolo 18:00.

Obr. 5.2. Mapa první trasy z Trenta do Torbole



Zdroj: [46]

Obr. 5.3. Výškový profil první trasy z Trento do Torbole



Zdroj: Google Earth

Popis trasy

Po cestě Pista Ciclabile Valle dell'Adige, která vede podél řeky Adige se pojedete 16 km až k městečku Besenello, kde se odbočí směrem do centra odkud vede cesta Via Castel Beseno k hradu Beseno. Od hradu se pojedete zpět po stejné cestě, jako k hradu a poté se bude pokračovat po cestě Pista Ciclabile Valle Dell'Adige, která vede k městečku Rovereto, po 7 km se přijede do Rovereta. Po průjezdu městečkem a případné zastávce, dle času, se naváže opět na cestu Pista Ciclabile Valle dell'Adige vedoucí až k městečku Mori, Morim se projede a naváže na cestu Pista Ciclabile Mori – Torbole, jež vede přes město Loppo a stejnojmenného jezera Lago di Loppo až k cílovému městu Torbole. Trasa má necelých 50 km a při průměrné rychlosti 15 km/h by měla být ujeta za cca 3 hodiny 20 minut.

[Vlastní průzkum,45]

Tab. 5.2. Itinerář 2. dne

Předběžný časový itinerář 2. dne, při průměrné rychlosti 15km/h	
Čas	Činnost
8:00 - 11:00	ranní prohlídka města Trento
11:10	výjezd
17:10	předpokládaný příjezd, poté ubytování
18:30 - 19:30	večeře
od 19:30	volný program

Zdroj: Vlastní průzkum

Čas odhadovaný na cyklovýlet, včetně plánovaných zastávek je 6 hodin (3:40 kolo, 1:15 hrad, 1:00 zastávka po cestě v městečku Rovereto, zbytek časová rezerva).

Tab. 5.3. Souhrnná statistika 1. trasy

Souhrnná statistika	
Trento -> Besenello -> Rovereto -> Torbole	
Délka trasy	49.3 km
Předpokládaný čas při průměrné rychlosti 15 km/h	3h 17min 2s
Maximální výška	364 m.n.m.
Minimální výška	66 m.n.m.
Průměrná výška	193 m.n.m.
Maximální stoupání v úsecích	na 17. km 16,3 %
Maximální klesání v úsecích	na 18,5. km 24,6 %
Celkové stoupání	457 m
Celkové klesání	589 m
Převýšení	298 m

Zdroj: Vlastní průzkum, [46]

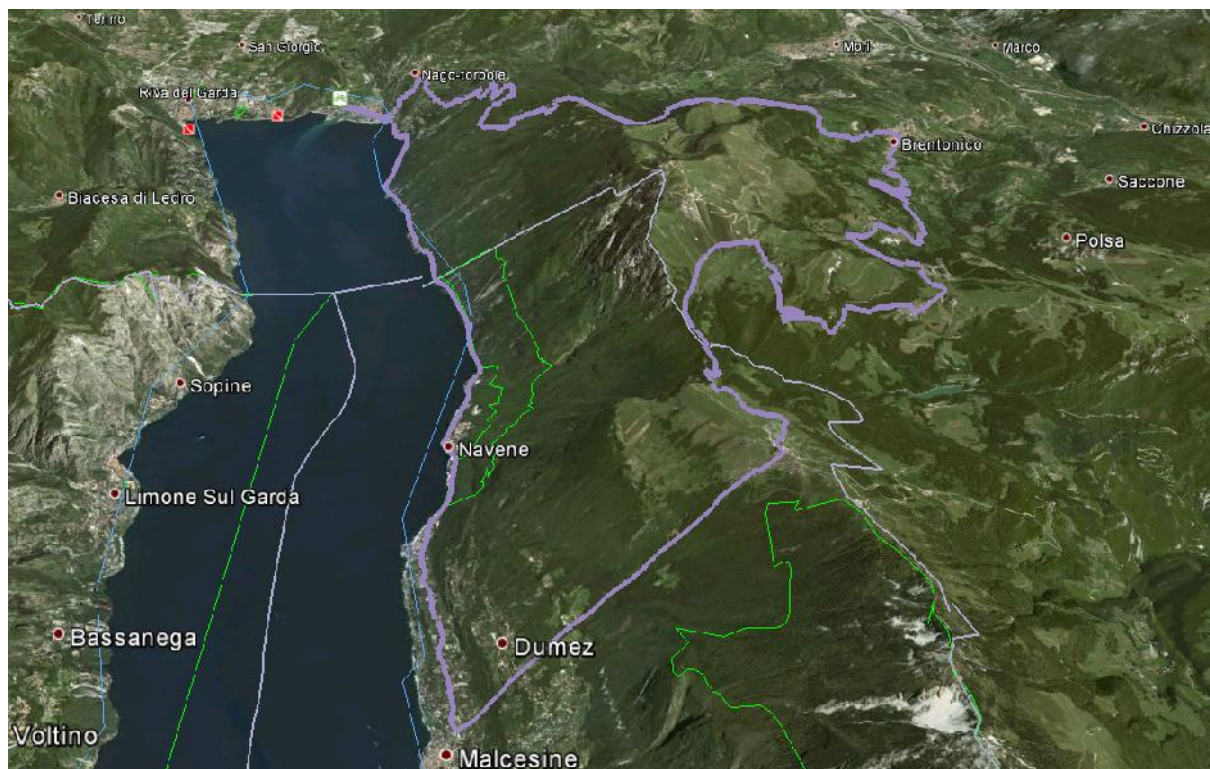
3. den: výjezd na Monte Baldo

Torbole -> Malcesine (Lanovka) -> Monte Baldo

Popis dne

Snídaně se bude podávat v 8:00 hodin a výjezd je naplánovaný na 9hodinu . Pojede se podél východního břehu Gardského jezera do městečka Malcesina, cca 14 km. V Malcesině se nastoupí na lanovku, která vystoupá na Monte Baldo. Lanovka je rozdělená na dvě části, první vede z Malcesina do San Michele a druhá ze San Michele na Monte Baldo. Výjezd trvá cca 10 minut a nastoupá se celkem 1650 výškových metrů. Z kabiny se nabízí nádherný výhled. Po výjezdu na Monte Baldo se naskytne výhled na celé jezero. Poté se bude převážně sjíždět přes lyžařské městečko San Valentino, až do Brentonico, kde bude připraven autobus. Z Brentonico 668 m.n.m. bude relativně prudké stoupání, kdy na 7 km se vystoupá o 464 výškových metrů. Poté už téměř 12 km sjezd do místa ubytování.. Večeře se bude podávat od 18:30 do 19:30. Po večeři možnost návštěvy městečka Malcesine.

Obr. 5.4. Mapa druhé trasy na horu Monte Baldo



Zdroj: [46]

Obr. 5.5. Výškový profil druhé trasy na horu Monte Baldo



Zdroj: [46]

Popis trasy

Z Torbole se pojede cca 11 km po cestě SS249, před městečkem Malcesine se odbočí doleva na cestu Via Navene Vecchia, která vede až k lanovce, délka 3,5 km. Lanovkou na Monte Baldo. Z Monte Baldo 3 km sjezd, po kterém se napojuje cesta Strada Provinciale del Monte Baldo, po které se bude stoupat cca 3 km, poté už následuje až na výjimky téměř 13 km sjezd po cestě Strada Provinciale del Monte Baldo až do městečka Brentonico, kde se odbočí doleva na cestu Via ai Calpi, která vede na cestu Via Doss del Robion, jež navazuje na Strada Brentenega, po které pojede až do města Torbole. Trasa měří cca cca 55 km a předpokládaný čas jízdy při rychlosti 20 km/h je cca 3 hodiny. [Vlastní průzkum, 45]

Tab. 5.4. Itinerář 3. dne

Předběžný časový itinerář 3. dne, při průměrné rychlosti 15km/h	
Čas	Činnost
8:00 - 8:45	snídaně
9:00	výjezd, (*)
16:00	předpokládaný příjezd, poté volný program
18:30 - 19:30	večeře
od 19:30	možnost večerní návštěvy města Malcesine

Zdroj: Vlastní průzkum

(*) čas odhadovaný na cyklovýlet, včetně plánovaných zastávek je 7hodin (4:30 kolo s lanovkou, 1:00 pobyt na Monte Baldo, 1:00 zastávky po cestě, zbytek časová rezerva).

Tab. 5.5. Souhrnná statistika 2. trasy

Souhrnná statistika	
Trento -> Malcesine -> Monte Baldo -> Torbole	
Délka trasy	54,1 km
Předpokládaný čas při průměrné rychlosti 20 km/h	2h 42min 3s
Maximální výška	1743 m.n.m.
Minimální výška	66 m.n.m.
Průměrná výška	757 m.n.m.
Maximální stoupání v úsecích	na 16,8. km 50 % (lanovka), na 36,5. km 17,9 % (kolo)
Maximální klesání v úsecích	na 52,4. km 25,8 %
Celkové stoupání	2760 m (včetně lanovky) 1109 m (bez lanovky)
Celkové klesání	2759 m
Převýšení	1677 m

Zdroj: Vlastní průzkum, [46]

4. den Lago di Ledro a Tremalzo road

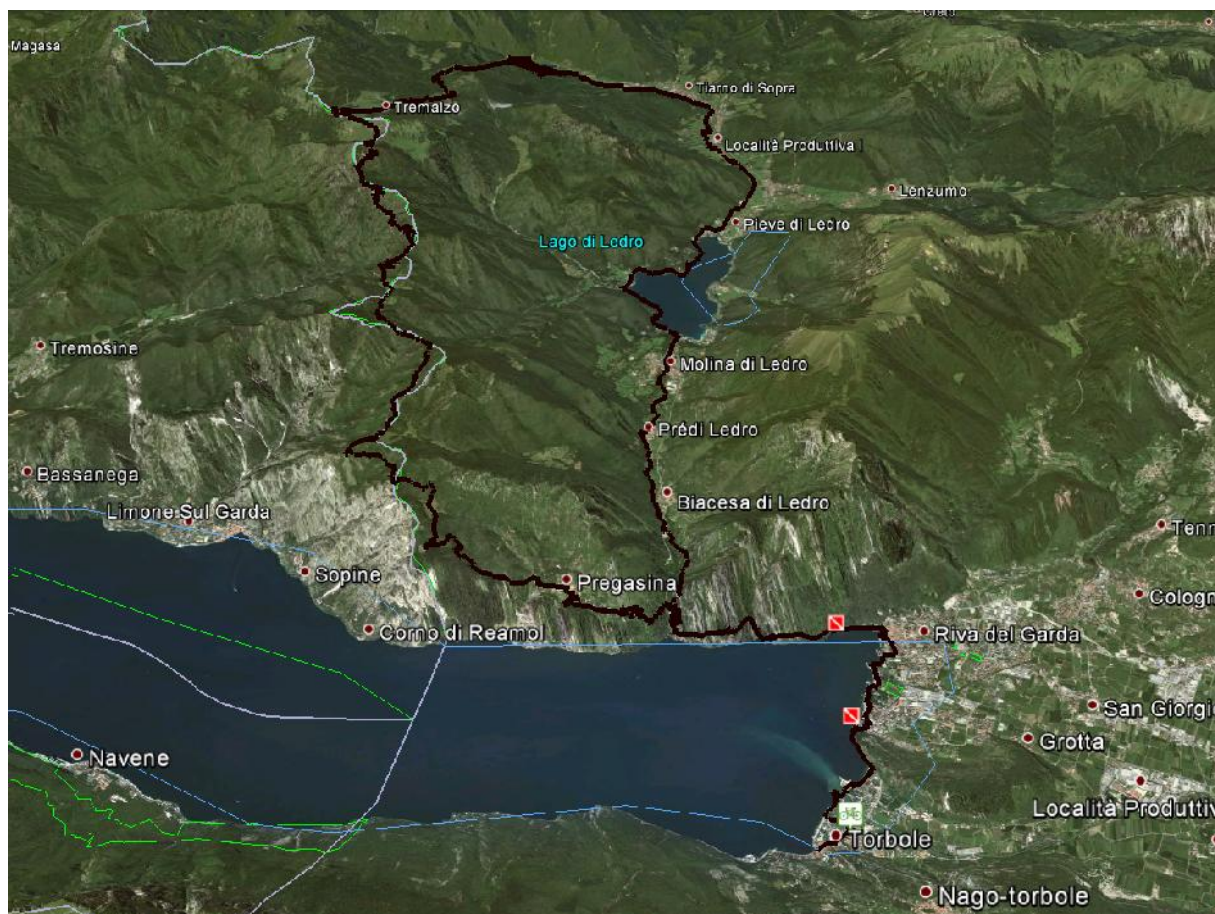
Torbole -> Riva del Garda -> Predi Ledro -> Molina di Ledro -> Lago di Ledro -> Tremalzopass -> Pregasina -> Torbole

Popis dne

Ke čtvrtému dnu se řadí pravděpodobně nejtěžší etapa, kdy se vyjede z Torbole, po snídani v 9:00 hodin, k jezeru Lago di Ledro, ke kterému se jede přes město Riva del Garda. Jezero se dá objet oběma směry. Od jezera se jede k malému jezírku Laghetto d'Ampola, kde bude čekat autobus a od něj k chatě Ampule, od které začíná téměř 13 km stoupání k legendárnímu místu Passo di Tremalzo. Od tunelu začíná legendární 10 km sjezd úzkými serpentinami až k sedlu Passo Nota. Odtud směrem Pregasina, Riva del Garda až do výchozí města Torbole. Po příjezdu do Torbole následuje volný program, možnost relaxace u jezera.

Večeře se podává od 18:30 do 19:30 hodin. Po večeři je možnost návštěvy pomyslného hlavního města severního cípu Gardského jezera - Rivy del Gardy.

Obr. 5.6. Mapa třetí trasy Tremalzopass



Zdroj: [46]

Obr. 5.7. Výškový profil třetí trasy Tremalzopass



Zdroj: [46]

Popis trasy

Pojede se podél Gardského jezera přes město Riva del Garda až k cestě Sentiero del Ponale Giacomo Cis, po které se pojede podél severozápadního břehu jezera k cestě Via del Ponale, jež vede k jezeru Lago di Ledro. Od jezera se jede po cestě Via Imperiale k jezeru Lago dell'Ampole od něž se stoupá k Passo di Tremalzo, odkud se sjíždí k městu Pregasina.

A dále se pokračuje podél severozápadního břehu Gardského jezera k východímu městu. Trasa měří 66 km a při rychlosti 15 km/h by čistý čas jízdy měl trvat cca 4 hodiny 30 minut. [Vlastní průzkum, 45]

Tab. 5.6. Itinerář 4. dne

Předběžný časový itinerář 4. dne, při průměrné rychlosti 15km/h	
Čas	Činnost
8:00 - 8:45	snídaně
9:00	výjezd na poslední cyklotrasu
17:00	předpokládaný příjezd, poté volný program
18:30 - 19:30	večeře
od 19:30	možnost návštěvy města Rivy del Gardy

Zdroj: Vlastní průzkum

Čas odhadovaný na cyklovýlet, včetně plánovaných zastávek je 8 hodin (4:45 kolo, 1:30 odpočinek u jezera Lago di Ledro, 1:30 čas určený na fotky a odpočinek při cestě, zbytek časová rezerva).

Tab. 5.7. Souhrnná statistika 3. trasy

Souhrnná statistika	
Trento -> Lago di Ledro -> Tremalzo -> Torbole	
Délka trasy	66 km
Předpokládaný čas při průměrné rychlosti 15 km/h	4h 24min
Maximální výška	1834 m.n.m.
Minimální výška	62 m.n.m.
Průměrná výška	781 m.n.m.
Maximální stoupání v úsecích	na 7. km 26,4 %
Maximální klesání v úsecích	na 58,6. km 32,1 %
Celkové stoupání	2642 m
Celkové klesání	2642 m
Převýšení	1772 m

Zdroj: Vlastní průzkum, [46]

5. den: Lago di Tenno + Arco

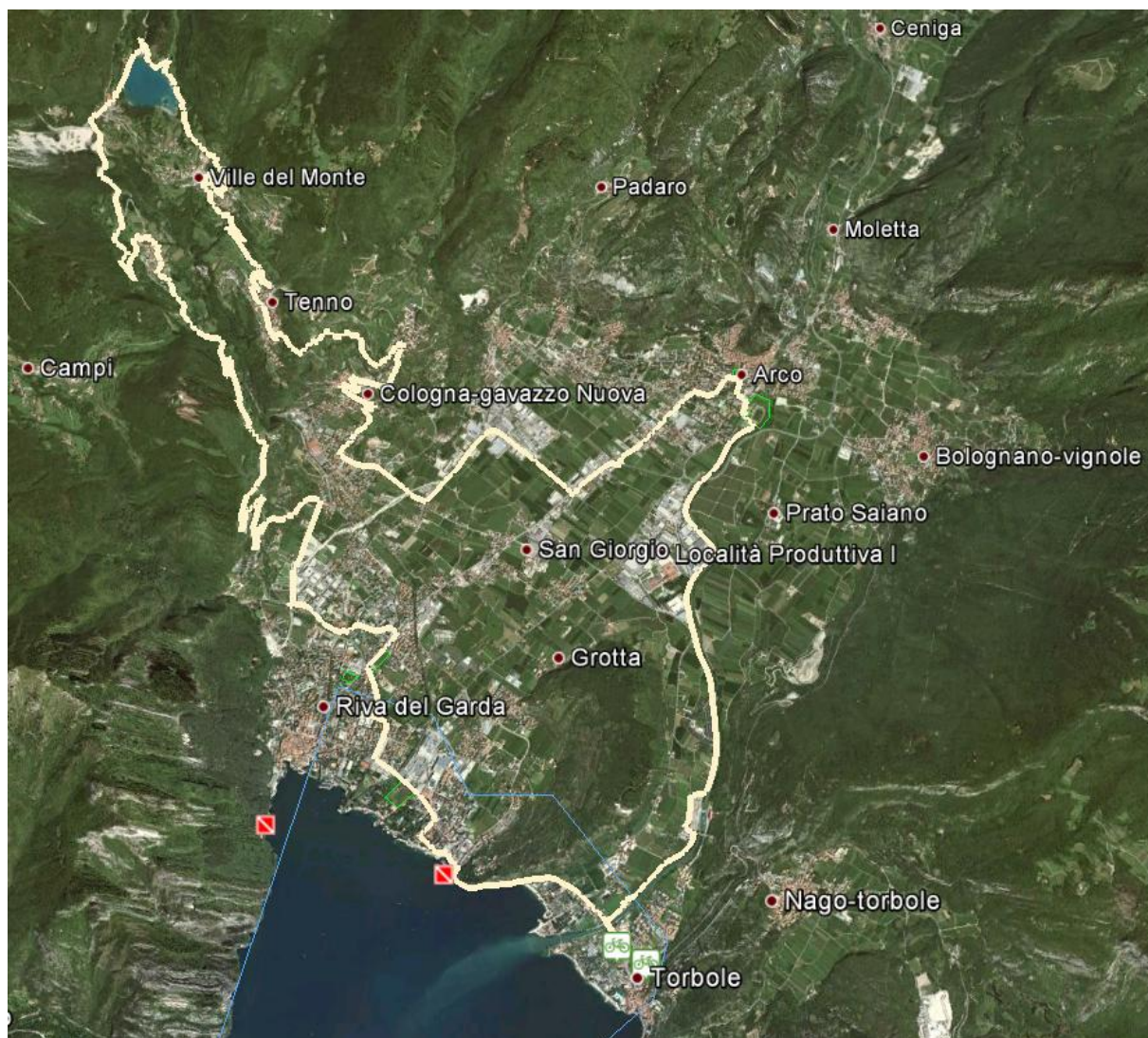
Torbole -> Riva del Garda -> Lago di Tenno -> Arco -> Torbole

Popis dne

Snídaně se bude podávat v 8:00 hodin, výjezd bude v 9:00 hodin. Dnešní etapa měří 36 km, úhrnné stoupání bude 944 metrů. Celková doba trasy bez zastávek by měla činit při rychlosti 15km/h 4 hodiny. Cílem dnešního výletu je výšlap na Lago di Tenno, jezero, které je považováno za jedno z nejhezčích v celém Trentinu a bez pochyby stojí za to ho navštívit, bude zde možnost koupání. Poté se bude sjíždět k impozantním vodopádům Cascata Varone, kde bude čekat autobus. Od vodopádů se bude sjíždět do lázeňského městečka Arco, které nám nabízí mj. promenádu a za pozornost určitě stojí i návštěva stejnojmenného hradu

Arco ze 7. století. Dále se pojede zpět do výchozího bodu, městečka Torbole. Následuje volný program. Od 18:30 do 19:30 hodin se podává večeře. Po večeři je volný program.

Obr. 5.8. Mapa čtvrté trasy k Lagu di Tenno



Zdroj: [46]

Obr. 5.9. Výškový profil čtvrté trasy k Lagu di Tenno



Zdroj: [46]

Popis trasy

Z Torbole se pojedete po cestě Via Gardasene, která plynule naváže na cestu Vis le Rovereto směr Riva del Garda. Po téměř 3 km se odbočí na cestu Viale Guella, která navazuje na Strada Statale, po níž pojedeme 0,5 km, až se odbočí na Via Antonio Abondio, která navazuje na Via Marone. Z Via Marone se odbočí na Località Roncaglie, která navazuje postupně na Via Nino Pernici a Via di Val a po cca 9 km se objevuje pobřeží jezera Lago di Tenno. Jezero se objede po skoro celém obvodu, vzdálenost zhruba 2 km a začne se sjíždět k vodopádům, ke kterým vedou následně cesty Via del Laghi, Strada di Pil, Strada pil Tenno a Via 24 Maggio. Od vodopádů k městečku Arco vedou cesty Via Nuova, Fornasetta, Venezia, Strada Provinciále Delle Grazie, Via Sant'Andrea a Via Santa Caterina. Z městečka Arco je to necelých 6 km po Pista Ciclabilie Valle del Sarca do výchozího města Torbole. [Vlastní průzkum, 45]

Tab. 5.8. Itinerář 5. dne

Předběžný časový itinerář 5. dne, při průměrné rychlosti 15km/h	
Čas	Činnost
8:00 - 8:45	snídaně
9:00	výjezd
18:00	předpokládaný příjezd, poté volný program
18:30 - 19:30	večeře
od 19:30	volný program

Zdroj: Vlastní průzkum

Čas odhadovaný na cyklovýlet, včetně plánovaných zastávek je 9hodin (2:45 kolo, 2:00 jezero, 1:15 vodopády, 1:15 hrad, 2:00 město, zbytek časová rezerva).

Tab. 5.9. Souhrnná statistika 4. trasy

Souhrnná statistika	
Torbole -> Lago di Tenno -> Cas. Varone -> Torbole	
Délka trasy	35,4 km
Předpokládaný čas při průměrné rychlosti 13 km/h	2h 43min 38s
Maximální výška	616 m.n.m.
Minimální výška	64 m.n.m.
Průměrná výška	252 m.n.m.
Maximální stoupání v úsecích	na 8,8. km 24,5 %
Maximální klesání v úsecích	na 21. km 21,6 %
Celkové stoupání	882 m
Celkové klesání	882 m
Převýšení	552 m

Zdroj: Vlastní průzkum, [46]

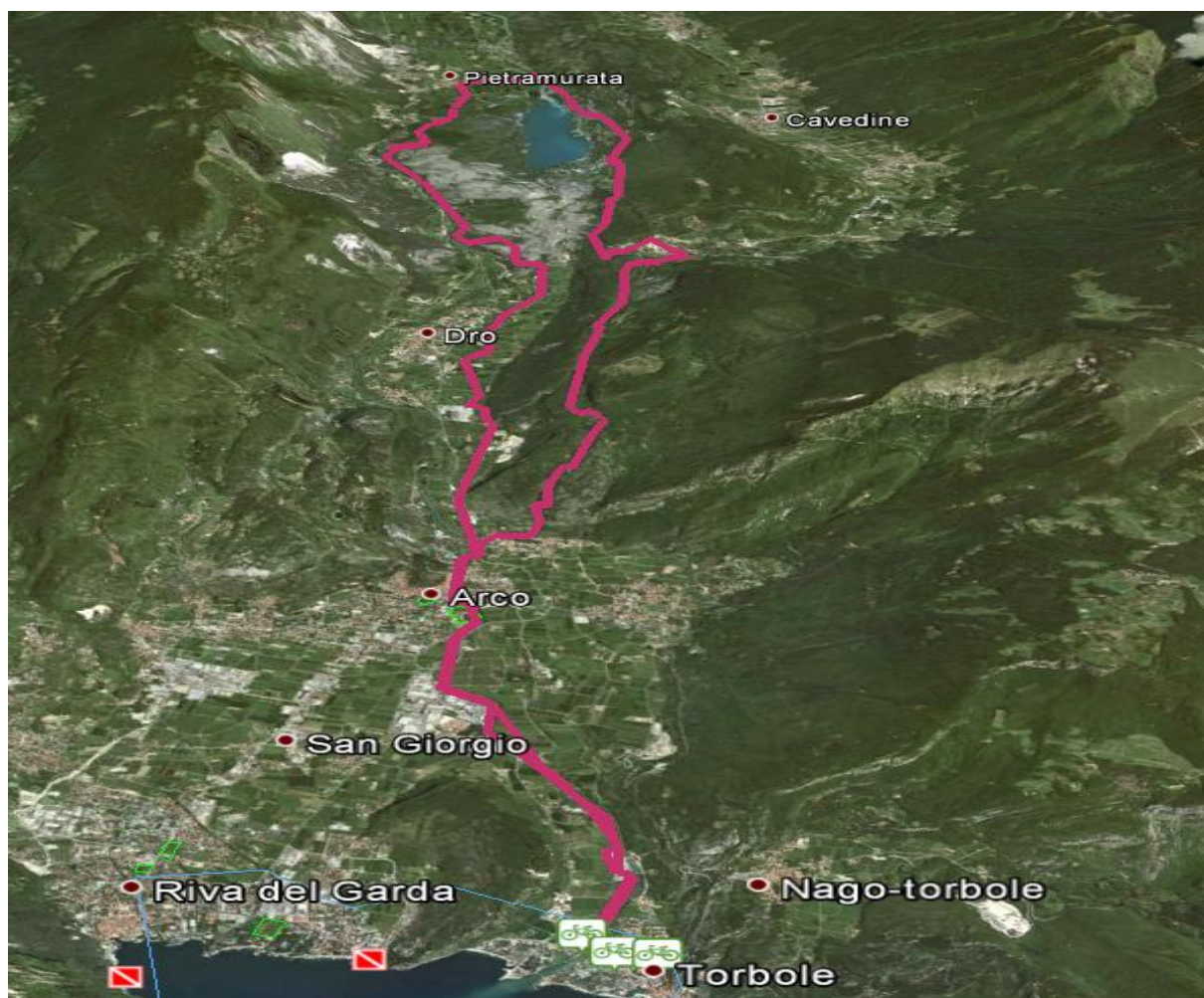
6. den: Lago di Cavedince

Torbole -> Arco -> Dro -> Lago di Cavedince -> Torbole

Popis dne

Poslední den cyklistického zájezdu u Gardského jezera začne snídaní podávanou od 8:00 a následným výjezdem k jezeru Lago di Cavedincem v 9:00, kde bude možnost se okoupat a odpočinout si před náročnou cestou domů. Po cestě k jezeru Lago di Cavedince se naskytne příležitost navštívit hrad Drena postavený ve 12. století n.l. Po návštěvě hradu se bude sjíždět k jezeru Lago di Cavedine, kde bude čekat autobus. Po koupání a objetí jezera se bude pokračovat v jízdě po břehu řeky Sarca postupně přes městečko Dro a lázeňského městečka Arco až k výchozímu bodu městu Torbole. Po příjezdu se bude podávat předčasná večeře a nastane chystání k odjezdu směrem do České republiky, po cestě je plánovaná zastávka v historickém městě Romea a Julie - Veroně.

Obr. 5.10. Mapa páté trasy k Lago di Cavedine



Zdroj: [46]

Obr. 5.11. Výškový profil páté trasy k Lago di Cavedine



Zdroj: [46]

Plán trasy

Z Torbole se vyjede po cestě Strada Provinciale di Cavedine vedoucí k městečku Dreno, ve kterém se vyskytuje také stejnojmenný hrad Dreno. Poté se bude dále pokračovat po stejné cestě Strada Provinciale di Cavedine až k jezeru Lago di Cavedine, které se následně objede po cestách Via Prabi, Via Lastoni, Via Casoni, Via Lungo Lago a Via Cavedine, jež poté navazuje na cestu lemující řeku Sarca – Localita Laghisoli. Ta před městečkem Dro navazuje na cestu Strada Provinciale di Cavedine, jež vede až do městečka Arco, z něhož se jede po cestě Pista Ciclabile Valle de Sarca až do výchozího města Torbole. Celková délka trasy je 42 km a předpokládaná doba čisté jízdy na kole při průměrné rychlosti 15 km/h činí 2 hodiny 48 minut. [Vlastní průzkum, 45]

Tab. 5.10. Itinerář 6. dne

Předběžný časový itinerář 6. dne, při průměrné rychlosti 15km/h	
Čas	Činnost
8:00 - 8:45	snídaně
9:00	výjezd na poslední cyklotrasu
15:45	nejpozdější příjezd do místa ubytování
15:45 - 17:00	čas určený k osobní hygieně a přípravě na cestu do ČR
17:00 - 17:30	večeře
17:45 - 19:00	cesta autobusem do Verony
19:00 - 23:00	prohlídka noční Verony
23:00	odjezd do České republiky

Zdroj: Vlastní průzkum

Čas odhadovaný na cyklovýlet, včetně plánovaných zastávek je 6hodin 45minut (3:10 kolo, 1:15 hrad, 2:00 koupání, zbytek časová rezerva).

Tab. 5.11. Souhrnná statistika 5. trasy

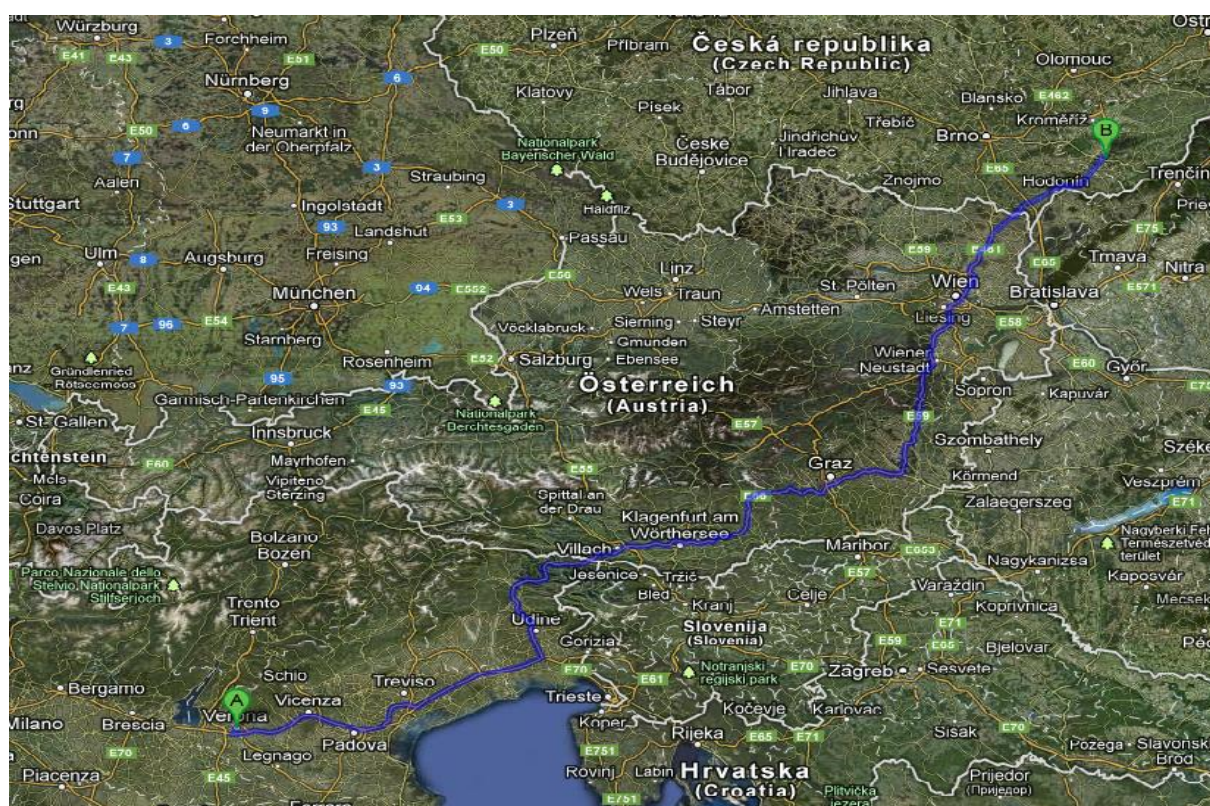
Souhrnná statistika	
Torbole -> Arco -> Dro -> Lago di Cavedine -> Torbole	
Délka trasy	42 km
Předpokládaný čas při průměrné rychlosti 15 km/h	2h 48min
Maximální výška	543 m.n.m.
Minimální výška	66 m.n.m.
Průměrná výška	207 m.n.m.
Maximální stoupání v úsecích	na 7,75 km 20,6 %
Maximální klesání v úsecích	na 13,4 km 22,2 %
Celkové stoupání	858 m
Celkové klesání	859 m
Převýšení	477 m

Zdroj: Vlastní průzkum, [46]

7. Den

Sedmý den bude věnován transferu mezi Itálií a Českou republikou, kvůli návštěvě Verony se pojedje odlišnou cestou, než se jelo do cílové destinace, trasa tentokrát nepovede přes Trento, ale povede přes Udine. Očekávaný příjezd do České republiky by měl být v dopoledních hodinách.

Obr. 5.12. Cesta z Verony do Uherského Hradiště



Zdroj: [45]

Tab. 5.12. Itinerář 7. dne

Předběžný časový itinerář 7. dne	
Čas	Činnost
23:00	předpokládaný odjezd z Verony
11:00 - 12:30	předpokládaný příjezd do Uherského Hradiště

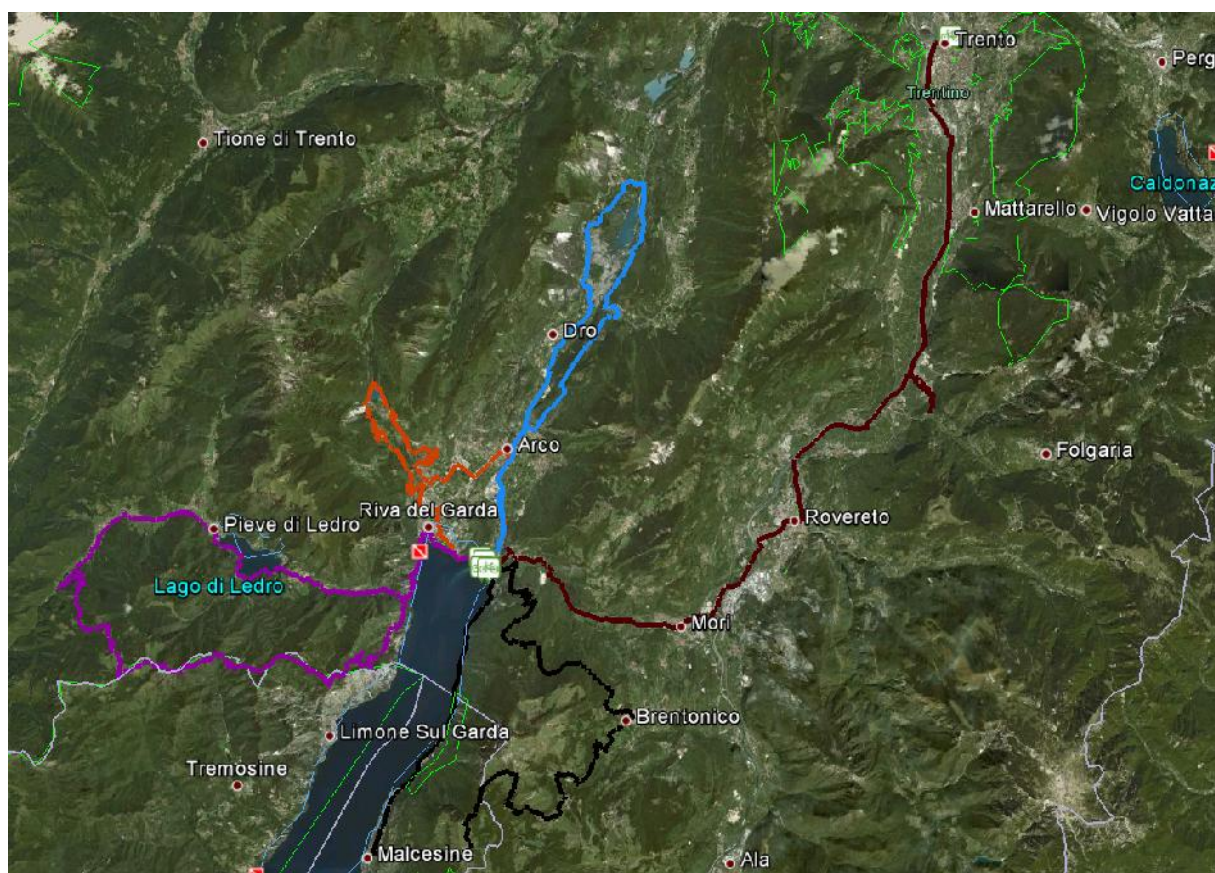
Zdroj: Vlastní průzkum

5.2.2. Souhrn zájezdu

Na obrázku číslo... jsou znázorněny všechny trasy cykloturistického zájezdu s celkovým počtem pěti tras. První den vyznačuje trasa vínové barvy vedoucí z Trenta do místa ubytování Torbole. Druhý den označuje trasa černé barvy, jež zavede účastníky zájezdu na překrásný výhled na celé jezero, horu Monte Baldo. Další den je na programu asi nejnáročnější trasa, která zavede účastníky nejprve k jezeru Lago di Ledro a poté k legendárnímu Passo di Tremalzo (stezky, jež byly vybudovány za první světové války), fialová barva trasy. Další den patří jednomu z nejkrásnějších jezer, které oblast Trentino nabízí, a to jezero Lago di Tenno. Neméně zajímavým lákadlem této trasy jsou bezesporu i nádherné a starodávne vodopády, jež vznikly rozpadem ledovce Garda, trasu značí červená barva. Poslední den cykloturistického zájezdu u Gardského jezera je zakončen výletem k jezeru Lago di Cavedine, po cestě je v plánu prohlídka hradu Dreno a cestou zpět od jezera se lemuje řeka Sarca. Zájezd také nabízí večerní prohlídky blízkých měst: Riva del Garda a Malcesine. Po cestě domů je v plánu navštívit jedno z nejnavštěvovanějších měst Itálie, město Romea a Julie – Veronu.

Poté účastníky čeká noční přejezd přes Itálii a Rakousko zpět do České republiky. Celková délka cyklistických tras měří cca 250 km, tzn. v průměru na jeden den 50 km cyklistiky. Celkově stoupání dosahuje téměř 6000 výškových metrů, což je o něco více než má nejvyšší hora Afriky Kilimandžáro, což znamená, že v průměru každodenní stoupání dosahuje 1200 výškových metrů. Celkový čistý čas strávený na kole při průměrné rychlosti 15 km/h je 16 hodin 26 minut, což je průměrně na jednu etapu cca 3 hodiny 17 minut. Odhadovaná doba, kterou účastníci zájezdu stráví na výletech (od druhého dne do šestého dne, bez Verony, Trenta, Rivy del Gardy a městečka Malcesine) je celkově 36 hodin 45 minut, což činí 7 hodin 21 minut denně na výletě. Přehlednější zpracování viz tabulka č. 5.13.

Obr. 5.13. Souhrn cyklistických tras



Zdroj: [46]

Tab. 5.13. Souhrnná statistika cykloturistického zájezdu

Celkový souhrn cykloturistického zájezdu	
Celkem ujetých km	246,8 km
Průměrně denně ujetých km	49,36 km
Celkový čistý čas při zvolených průměrných rychlostí	15h 54min 43s
Průměrný čistý čas denně na kole při zvolených průměrných rychlostí	3h 10m 57s
Celkové stoupání (bez lanovky)	5948 m
Průměrné denní stoupání	1189,6 m
Celkové převýšení	4776 m
Nejprudší klesání	32,1 % na trase Tremalzo
Nejstrmější stoupání bez lanovky	26,4 % na trase Tremalzo

Zdroj: Vlastní průzkum, [46]

5.3. Kalkulace zájezdu

Zájezd je kalkulován pro cestovní kancelář, jež je plátcem DPH, doprava je zajištěna smluvně, a to tarifem 26 Kč/km pro autobus, 2,5 Kč/km pro cyklovlek, který má kapacitu 44 kol. Dny, kdy bude autobus podporovat cyklisty, které bude potkávat cca na půlce jednotlivých tras, nebude doprava účtovaná dle tarifu 26 Kč/km, ale dle denního paušálu 10 000 Kč, kilometry ujeté v paušálních dnech nejsou započítané do celkových kilometrů. Na cestě se střídají celkově dva řidiči, kteří jsou zaměstnanci dopravního podniku. Průvodce a servisman jsou interní pracovníci CK a jejich odměna je stanovena denním paušálem. Pojištění za průvodce a servismana dohromady činí 740 Kč. Povinné pojištění proti úpadku činí 0,5 % z ceny zájezdu. Stravování je s polopenzí, která tvoří snídani a večeře. Plánovaný počet účastníků je 42 osob, kalkulovaný počet s 20 % rizikem neobsazení je 33 osob. V kalkulaci je započítané jen vstupné na lanovku na horu Monte Baldo, další navrhované vstupy nejsou v kalkulaci započítané, cca se jedná o 15 Euro. Kurz používán v kalkulaci je 25,865 Kč za 1 Euro. [30, Vlastní průzkum]

Kalkulace dopravy

Tab. 5.14. Kalkulace dopravy

Doprava	Výpočet	Cena
Kilometry	1910·26	49 660,00
Čekací doba	10·150	1 500,00
Paušál za dny v Itálii	3·10000	30 000,00
Mýto Rakousko cesta tam	275,33·25,865	7 121,41
Mýto Rakousko cesta zpět	149,9·25,865	3 877,16
Mýto Itálie cesta tam	16,8·25,865	434,53
Mýto Itálie cesta zpět	39,8·25,865	1 029,43
Cyklovlek	1878·2,5	4 695,00
Parkovné	100·25,865	2 586,50
Ubytování řidičů	72·4·25,865	7 449,12
Celkem v Kč		108 353,15
Dph rakousko	208,14·25,865	5 383,62
Dph německo	39,06·25,865	1 010,19
Doprava celkem v Kč		114 746,96

Zdroj: Vlastní průzkum, [15,47,48,50]

Celkový počet kilometrů placených tarifem 26 Kč/km je odhadnut na 1 910, včetně započítaných 5 % na objížďky, nicméně celkový počet kilometrů bude o něco vyšší, protože v celkové délce není počítáno s kilometry, které budou zahrnuty do paušálu, viz níže. Cena za čekací hodinu je 150 Kč. [Vlastní výzkum]

Čekací doba byla stanovena na 10 hodin, v této době se počítá s prvním, druhým, šestým a sedmým dnem, den třetí, čtvrtý a pátý je určen paušálem, ve kterém se s čekacími hodinami počítá automaticky. [Vlastní výzkum].

Denní paušál pro třetí, čtvrtý a pátý den je stanoven na 10 000 Kč, jsou v něm zahrnuty ujeté km, které budou dosahovat průměrně 50 km denně včetně čekacích hodin, které jsou taktéž zahrnuty v paušálu. [Vlastní výzkum]

Mýta jsou stejně jako pro Rakousko, tak i pro Itálii určená zvlášť pro cestu tam i pro cestu zpět, protože jsou voleny dvě cesty. Celkové mýtné v Rakousko je 10 998,57 Kč, v Itálii 1 463,96. [47,48] V Rakousku při cestě tam se ujede po dálnici 467,7 km, sazba za jeden km je 0,3570 EUR, k tomu se musí zaplatit za průjezd Brennerského průsmyku 108,36 EUR, což dohromady dává 275,33 EUR. Při cestě zpět se nepočítá s průjezdem Brennerského průsmyku, proto je cena mýtného při zpáteční cestě levnější, po dálnici se ujede 419,89 km, sazba je totožná 0,3570 EUR za km. V Itálii je počítáno se sazbou 0,10534 EUR za jeden km, při cestě tam se ujede po dálnici 159,48 km, při cestě zpět se při stejné sazbě za jeden km ujede 377,82 km. [56,57]

Pro cyklovlek je určená sazba 2,5 Kč na kilometr, celková délka kilometrů u cyklovleku je menší než celková délka kilometrů u autobusu, protože se předpokládá, že autobus pojede na fakultativní výlet. [Vlastní výzkum]

Celková suma za parkovné je odhadnuta na 100 Euro. [Vlastní výzkum]

Řidiči pojedou dva a budou ubytovaní ve dvoulůžkovém apartmánu, ve kterém je sazba za jednu noc 72 Euro, celkově řidiči přenocují 4 noci. [50]

K ceně bez DPH, jež dosahuje 108 353,2 se musí ještě připočítat DPH za průjezd Německem (20 %) a DPH za průjezd Rakouskem (10 %), poté celková cena dopravy dosáhne 114 747 Kč.

[Vlastní výzkum]

Vzorec pro výpočet DPH za průjezd, ve kterých je povinnost odvádět daň

$$= \left(\frac{\text{cena za dopravu celkem} * \text{počet km po území daněného státu}}{\text{počet km celé trasy}} \right) * \text{sazba daně daného státu}$$

[15]

Kalkulace ubytování

Tab. 5.14. Kalkulace ubytování

Ubytování					
Typ ubytování	Cena v EUR za noc pro jednu osobu *	Cena Kč za noc	Celkem za 4 noci při kurzu 25,865 Kč za 1 Euro	Celkem za 4 noci při kurzu 28,452 Kč za 1 Euro	Kurzovní rozdíl za 4 noci v Kč
1 osoba ve stanu	20,00	517,30	2 069,20	2 276,16	206,96
2 osoby ve stanu	14,65	378,92	1 515,69	1 667,29	151,60
3 osoby ve stanu	12,87	332,88	1 331,53	1 464,71	133,18
4 osoby ve stanu	11,98	309,86	1 239,45	1 363,42	123,97
apartmány pro 2	36,00	931,14	3 724,56	4 097,09	372,53
apartmány pro 3	29,00	750,09	3 000,34	3 300,43	300,09
apartmány pro 4	25,50	659,56	2 638,23	2 902,10	263,87

Zdroj: Vlastní průzkum, [49,50]

Cena v EUR za noc pro jednu osobu je myšlena, jestliže nabízený typ ubytování bude plně obsazen. [Vlastní průzkum]

Tabulka výše ukazuje ceny ubytování, které jsou nabízeny poskytovatelem ubytování a jež jsou přepočítány na Kč, celková cena za 4 noci je vypočítaná včetně 10 % kurzovního rizika => 28,452 Kč za 1 Euro. Cena pro stanování je tvořena poplatkem za stan, který činí 10,7 Euro a poplatkem za každou osobu obývající stan činící 9,3 Euro. Cena apartmánu se liší dle počtu osob. V celkové kalkulaci zájezdu je počítáno s cenou platící pro jednu osobu obývající stan, včetně 10 % kurzovního rizika.

Kalkulace stravování

Tab. 5.15. Kalkulace stravování

Stravování	Cena EURO za den	Výpočet	Cena Kč za den
Polopenze	15,00	15·25,865	387,98
Večeře první den	10,00	10·25,865	258,65
Celkem za stravování		(15·4+10)·25,865	1 810,55

Zdroj: Vlastní průzkum

V ceně zájezdu se počítá s polopenzí, která stojí 15 Euro a zahrnuje snídani v podobě švédských stolů a teplou večeři. První den se počítá s večeří za 10 Euro. Celkově polopenze vychází na 1810,55 Kč, v ceně je zahrnuta 4-polopenze a jedna večeře. [Vlastní výzkum]

Kalkulace vstupné

Tab. 5.16. Kalkulace vstupné

Vstupné pro jednu osobu	Cena v Eurech	Výpočet	Cena v Kč
Vstupné - koupeno předem			
Lanovka na Monte Baldo	17,00	17·25,865	439,71
Vstupné - koupeno na místě (libovolné)			
Hrad Beseno	5,00	5·25,865	129,33
Vodopády Cascata Varone	5,50	5,50·25,865	142,26
Hrad Arco	3,50	5,50·25,865	90,53
Hrad Drena	3,00	3·25,865	77,60
Celkem předem	17,00	17·25,865	439,71
Celkem libovolné	17,00	17·25,865	439,71
Celkem předem + libovolné	34,00	34·25,865	879,42

Zdroj: Vlastní průzkum, [51,52,53,54,55]

Jediné vstupné kupující se předem, a jež je započítáno v kalkulaci zájezdu, je vstupné na lanovka vedoucí na horu Monte Baldo, cena včetně přepravy kola dosahuje 17 Euro, ostatní ceny na hrad Beseno, vodopády Cascata Varone, hrad Arco a hrad Drena se platí až na místě. Ceny přepočteny na Kč jsou uvedeny v tabulce č.5.16.

Kalkulace průvodce

Tab. 5.17. Kalkulace průvodce

Náklady na průvodce	Cena bez DPH	DPH 21%	Cena včetně DPH
Odměna průvodce	10 500,00	2 205,00	12 705,00
Sociální pojištění 9 %	945,00		
Zdravotní pojištění 26 %	2 730,00		
Stravné	3 976,70		
Ubytování	3 724,56		
Vstupné - lanovka Monte Baldo	439,70		
Cestovní pojištění	370,00		
Náklady na průvodce celkem v Kč	22 685,96	2 205,00	24 890,96

Zdroj: Vlastní průzkum, [15]

Průvodce je placen paušálem 1 500 Kč za den, celkově zájezd trvá 7 dní, což vychází na 10 500 Kč, z toho se vypočítá sociální a zdravotní pojištění, poté se přičte stravné, které vychází na 3 976,7 Kč (výpočet stravného níže), dále se přičte cena za ubytování, která je počítaná jako (4 noci·36 Euro·25,865 = 3 724,56 Kč). Průvodce se zúčastní jediné akce za pevné ceny, a to výjezdu lanovkou na horu Monte Baldo, který stojí 17 Euro (17·25,865) včetně přepravy kola, poslední položkou je 7 denní cestovní pojištění stojící 370 Kč. Po přičtení DPH 21 % z odměny vycházejí náklady na průvodce 24 891 Kč.

[Vlastní výzkum,52]

Kalkulace servismana

Tab. 5.18. Kalkulace servismana

Náklady na servismana	Cena bez DPH	DPH 21%	Cena včetně DPH
Odměna servisman	7 000,00	1 470,00	8 470,00
Sociální pojištění 9 %	630,00		
Zdravotní pojištění 26 %	1 820,00		
Stravné	3 976,70		
Ubytování	3 724,56		
Cestovní pojištění	370,00		
Náklady na průvodce celkem v Kč	17 521,26	1 470,00	18 991,26

Zdroj: Vlastní průzkum, [15]

Náklady na servismana jsou vypočítány stejně, akorát s tím rozdílem, že servisman má denní paušál stanoven na 1 000 Kč a neúčastní se výjezdu lanovkou na horu Monte Baldo. Celkové náklady po přičtení sociálního a zdravotního pojištění, stravného, ubytování a cestovního pojištění vycházejí náklady včetně 21 % DPH na 18 991.

Výpočet času stráveného v navštívených zemích pro průvodce i servismana

Tab. 5.19. Výpočet času stravného

Den	Stát	Hodinové rozmezí v daném státě	Celkový čas strávený v daném státě
1.	ČR	17:00-20:10	3:10
1.	Rakousko	20:10-24:00	3:50
2.	Rakousko	00:00-01:36	1:36
2.	Německo	01:36-03:18	1:42
2.	Rakousko	03:18-04:41	1:23
2.	Rakousko celkem		2:59
2.	Itálie	04:41-24:00	19:19
3.	Itálie	00:00-24:00	24:00:00
4.	Itálie	00:00-24:00	24:00:00
5.	Itálie	00:00-24:00	24:00:00
6.	Itálie	00:00-24:00	24:00:00
7.	Itálie	00:00-03:40	3:40
7.	Rakousko	03:40-09:19	5:39
7.	ČR	09:19-13:00	3:41

Zdroj: Vlastní průzkum

Tabulka ukazuje na čas, který stráví průvodce se servismanem v zahraničí, podle tohoto času jsou poté vypočítány nároky na stravné.

1. Den

Doba strávená v České republice je menší než 5 hodin, proto zde není nárok na stravné. Nicméně v Rakousku je doba strávená 3 hodiny 50 minut, což je více než hodinu, ale méně než 12 hodin, a proto je zde nárok na 1/3 stravného. Sazba v Rakousku činí 45 Euro na den ($45/(1/3)=15$ Euro) => za první den je nárok na stravné 15 Euro.

2. Den

Průvodce popřípadě servisman stráví v Itálii více než 18 hodin, to má za následek nárok na plné stravné. Sazba pro Itálii je 45 Euro, nicméně tato sazba je snížena o 25 % kvůli poskytnutí večeře. Za druhý den je tedy výše stravného 33,75 Euro ($45 \cdot 0,75=33,75$).

3. – 6. Den

Celých 24 hodin je strávených v Itálii, sazba 45 Euro je snížena o 25 % kvůli snídani a o 25 % kvůli večeři, celkový nárok na stravné je tedy 22,5 Euro ($45 \cdot 2 \cdot 0,75=22,5$).

7. Den

Celková doba strávená je méně než 12 hodin, proto vzniká nárok na 1/3 stravného. Delší dobu průvodce či servisman stráví v Rakousku, kde je denní sazba 45 Euro => nárok na stravné je 15 Euro. V České republice nárok na stravné nevzniká, protože doba je menší než 5 hodin.

Celkový nárok na stravné je 153,75 Euro ($15+33,75+4 \cdot 22,5+15=153,75$) => $153,75 \cdot 25,865=3976,7$. Průvodce i servisman mají nárok na stravné ve výši 3976,7 Kč. [32,33]

Kurzovní riziko

U všech plateb v cizí měně je potřeba při kalkulaci počítat s kurzovním rizikem, které je obvykle 10 % z nákladů hrazených v cizí měně. [15] Kurz v době kalkulace je 25,865 Kč za 1 Euro, zvýšený kurz o 10 % je 28,452 Kč za 1 Euro.

Kurzovní riziko – doprava

Tab. 5.20. Výpočet kurzovního rizika - doprava

Kurzovní riziko - doprava	
DPH v Německu a Rakousku v EUR	247,31
Parkovné v zahraničí v EUR	100,00
Ubytování řidičů v EUR	288,00
Mýtné v EUR	481,83
Celkem náklady v EUR	1 117,14
Celkem náklady v Kč při kurzu 25,865 Kč za 1 Euro	28 894,83
Celkem náklady v Kč při kurzu zvýšeném o 10 % => 28,45 za 1 Euro	31 784,87
Kurzovní riziko v Kč - doprava	2 890,04

Zdroj: Vlastní průzkum

Náklady na dopravu v cizí měně, v tomto případě v Eurech jsou 1 117,14 Euro. Kurzovní riziko dosahuje 2 890,04 Kč. Výpočet kurzovního rizika:
 $(1117,14 \cdot 28,45) - (1117,14 \cdot 25,865) = 2890,04 \text{ Kč}$

Kurzovní riziko – vstupné

Tab. 5.21. Výpočet kurzovního rizika - vstupné

Kurzovní riziko - vstupné	
Lanovka na Monte Baldo v EUR	17,00
Celkem náklady v EUR	17,00
Celkem náklady v Kč při kurzu 25,865 Kč za 1 Euro	439,71
Celkem náklady v Kč při kurzu zvýšeném o 10 % => 28,45 za 1 Euro	483,68
Kurzovní riziko v Kč - vstupné	43,98

Zdroj: Vlastní průzkum

Kurzovní riziko při nákupu jízdenky na lanovku vedoucí na Monte Baldo, je 43,98 Kč.

Kurzovní riziko – ubytování

Tab. 5.22. Výpočet kurzovního rizika - ubytování

Ubytování					
Typ ubytování	Cena v EUR za noc pro jednu osobu *	Cena v Kč za noc	Celkem za 4 noci při kurzu 25,865 Kč za 1 Euro	Celkem za 4 noci při kurzu 28,452 Kč za 1 Euro	Kurzovní rozdíl za 4 noci v Kč
1 osoba ve stanu	20,00	517,30	2 069,20	2 276,16	206,96
2 osoby ve stanu	14,65	378,92	1 515,69	1 667,29	151,60
3 osoby ve stanu	12,87	332,88	1 331,53	1 464,71	133,18
4 osoby ve stanu	11,98	309,86	1 239,45	1 363,42	123,97
apartmány pro 2	36,00	931,14	3 724,56	4 097,09	372,53
apartmány pro 3	29,00	750,09	3 000,34	3 300,43	300,09
apartmány pro 4	25,50	659,56	2 638,23	2 902,10	263,87

Zdroj: Vlastní průzkum, [49,50] tabulka totožná s tabulkou č.

Kurzovní rizika jednotlivých ubytování jsou znázorněna viz tabulka výše.

Kurzovní riziko – stravování

Tab. 5.23. Výpočet kurzovního rizika - stravování

Kurzovní riziko - stravování	
Stravování po celý pobyt v EUR	70,00
Celkem náklady v EUR	70,00
Celkem náklady v Kč při kurzu 25,865 Kč za 1 Euro	1 810,55
Celkem náklady v Kč při kurzu zvýšeném o 10 % => 28,452 za 1 Euro	1 991,64
Kurzovní riziko v Kč - stravování	181,09

Zdroj: Vlastní průzkum

Celkové náklady na stravování jsou 70 Euro, kurzovní riziko vychází na 181,09 Kč.

Kalkulace nákladů nakoupených služeb

Tab. 5.24. Nepřímé náklady nakoupených služeb

Nepřímé náklady nakoupených služeb	Cena bez DPH v Kč	DPH	Cena včetně DPH v Kč
Doprava	108 353,20	6 393,80	114 747,00
Kurzovní riziko	2 890,04		2 890,04
Celkem	111 243,24	6 393,80	117 637,04
Nepřímé náklady na 1 účastníka	3 371,01	193,75	3 564,76

Zdroj: Vlastní průzkum, [15]

Celková cena je vydělena 33 účastníky, kalkulace počítá s 20 % rizikem neobsazenosti.

Přímé náklady nakoupených služeb na jednoho účastníka

Tab. 5.25. Přímé náklady na nakupované služby na 1 účastníka

Přímé náklady na nakupované služby na 1 účastníka	Cena v Kč
Ubytování pro jednu osobu ve stanu za 4 noci	2 069,20
Kurzovní riziko ubytování	206,96
Stravování - polopenze	1 810,55
Kurzovní riziko stravování	181,09
Vstupné na lanovku Monte Baldo	439,71
Kurzovní riziko vstupné	43,98
Cestovní pojištění na 7 dní	250,00
Přímé náklady celkem	5 001,49

Zdroj: Vlastní průzkum, [15]

Tabulka č. 5.25. ukazuje přímé náklady nakoupených služeb, které jsou variabilní. Variabilita je určena zvoleným typem ubytování, v tomto případě výpočtu se jedná o ubytování jedné osoby ve stanu. Následky zvolení odlišného typu ubytování jsou znázorněny níže na stranách..., celkově dochází ke změně ceny ubytování a od toho se odvíjejícího kurzovního rizika.

Pro lepší znázornění jsou možné variability znázorněny červenou barvou. Přímé náklady nakoupených služeb včetně 10 % kurzovního rizika na jednoho účastníka při zvoleném typu ubytování jedna osoba ve stanu činí jsou 5 001,49 Kč. Cestovní pojištění pro jednoho účastníka vychází na 250 Kč. [Vlastní výzkum]

Celkem náklady na nakoupené služby na 1 účastníka

Tab. 5.26. Celkové náklady na nakoupené služby na 1 účastníka

Celkové náklady na nakoupené služby na 1 účastníka	
Nepřímé + přímé náklady v Kč	8 566,25
Přirážka CK 15 % včetně DPH 21 % v Kč	1 554,78

Zdroj: Vlastní průzkum, [15]

Tabulka ukazuje celkové náklady nakoupených služeb na jednoho účastníka, ty jsou značně variabilní a liší se dle zvoleného typu ubytování. Jestliže se změní typ ubytování, změní se i velikost přirážky, a s tím související velikost DPH. Odlišná zvolení typů ubytování, jež mají logicky za následek rozdílnou cenu zájezdu, jsou znázorněny níže.

Červenou barvou jsou v tabulce č. 5.26. zvýrazněny měnící se údaje závislé na zvoleném typu ubytování.

Nepřímé náklady 3 564,76 + přímé náklady 5 001,49 = 8 566,25 Kč.

Přirážka 15 % => 8 566,25 · 0,15 = 1 284,94.

DPH 21 % z 1 284,94 => 1 284,94 · 0,21 = 269,84.

Přirážka 15 % + DPH 21 % = 1 554,78.

Nepřímé náklady na vlastní služby

Tab. 5.27. Nepřímé náklady na vlastní služby

Nepřímé náklady na vlastní služby	Cena bez DPH	DPH	Cena včetně DPH
Průvodce	22 686,00	2 205,00	24 981,00
Kurzovní riziko průvodce	814,26		
Servisman	17 521,00	1 470,00	18 991,00
Kurzovní riziko servismana	770,28		
Celkem nepřímé náklady v Kč	41 791,54	3 675,00	45 466,54
Nepřímé náklady na 1 účastníka v Kč	1 266,41	111,36	1 377,77

Zdroj: Vlastní průzkum, [15]

Celkové nepřímé náklady jsou vyděleny počtem 33 osob, kalkulace počítá s 20 % neobsazeností zájezdu.

Celkové náklady na vlastní služby na 1 účastníka

Tab. 5.28. Celkem náklady na vlastní služby na 1 účastníka

Celkem náklady na vlastní služby na 1 účastníka	Cena bez DPH v Kč	DPH v Kč	Cena včetně DPH v Kč
Nepřímé a přímé náklady	1 266,41	111,36	1 377,77
Přirážka CK 15 %	189,96	39,89	229,85

Zdroj: Vlastní průzkum, [15]

Přímé náklady na vlastní služby na 1 účastníka nejsou, tudíž se počítá jen s nepřímými náklady. Přírážka CK je 15 %. [15]

Celková rekapitulace výpočtu ceny zájezdu

Celkové rekapitulace se liší dle zvoleného typu ubytování. Zvolený typ má za následek výši celkových nákladů, která se projeví výši prodejní ceny. Prodejní ceny jsou stanoveny navýšením celkových nákladů, a to vždy tak, aby prodejní cena končila tzv. Baťovou cenou, číslem 9 a zároveň, aby bylo pokryto povinné pojištění proti úpadku. Jednotlivé prodejní ceny jsou určeny pro jednoho zákazníka.

Celková rekapitulace výpočtu ceny zájezdu při ubytování jedné osoby ve stanu

Tab. 5.29. Rekapitulace při ubytování jedna osoba ve stanu

Rekapitulace při ubytování jedna osoba ve stanu	Cena bez DPH v Kč	DPH 21 % v Kč	Cena včetně DPH v Kč
Zvláštní režim			
Nepřímé náklady na 1 účastníka	3 371,01	193,75	3 564,76
Přímé náklady na 1 účastníka	5 001,49		5 001,49
Marže	1 284,94	269,84	1 554,77
Běžný režim			
Nepřímé náklady na 1 účastníka	1 266,41	111,36	1 377,77
Marže	189,96	39,89	229,85
Náklady celkem	11 113,81	614,84	11 728,64
Prodejní cena			11 999,00
Povinné pojištění proti úpadku 0,5 %	60		
Náklady celkem	11 173,80	614,84	11 788,64
Úprava marže	210,36	44,18	254,54
Marže celkem	1 685,26	353,9	2 039,16

Zdroj: Vlastní průzkum, [15]

Celková cena zájezdu pro jednu osobu je 11 999 Kč, byla použita tzv. Baťova cena, končící na číslo 9. Zvolené pojištění proti úpadku je 0,5 % z ceny zájezdu v tomto případě 11 999 Kč, by bylo 60 Kč. Marže pro CK při ubytování jedné osoby ve stanu dosahuje 2 039,16 Kč včetně 21 % DPH. [Vlastní výzkum]

Celková rekapitulace výpočtu ceny zájezdu při ubytování dvou osob ve stanu

Tab. 5.30. Rekapitulace při ubytování dvě osoby ve stanu

Rekapitulace při ubytování dvě osoby ve stanu	Cena bez DPH v Kč	DPH 21 % v Kč	Cena včetně DPH v Kč
Zvláštní režim			
Nepřímé náklady na 1 účastníka	3 371,01	193,75	3 564,76
Přímé náklady na 1 účastníka	4 392,62		4 392,62
Marže	1 193,61	250,66	1 444,27
Běžný režim			
Nepřímé náklady na 1 účastníka	1 266,41	111,36	1 377,77
Marže	189,96	39,89	229,85
Náklady celkem	10 413,61	595,66	11 009,27
Prodejní cena			11 099,00
Povinné pojištění proti úpadku 0,5 %	55,50		
Náklady celkem	10 469,11	595,66	11 064,77
Úprava marže	34,23	7,19	41,42
Marže celkem	1 417,80	297,74	1 715,54

Zdroj: Vlastní průzkum, [15]

Jestliže by byl typ ubytování dvě osoby ve stanu, dosahovala by cena zájezdu pro jednoho účastníka 11 099 Kč včetně 21 % DPH. Oproti celkové rekapitulaci zájezdu při ubytování jedné osoby ve stanu by došlo ke změně přímých nákladů nakoupených služeb na jednoho účastníka, od toho by se odvíjela změna celkových nákladů nakoupených služeb na jednoho účastníka, což by mělo za následek změnu velikosti přírážky včetně DPH. Změny jsou znázorněny v tabulce č. 5.30. červenou barvou.

Celková rekapitulace výpočtu ceny zájezdu při ubytování tří osob ve stanu

Tab. 5.31. Rekapitulace při ubytování tři osoby ve stanu

Rekapitulace při ubytování tři osoby ve stanu	Cena bez DPH v Kč	DPH 21 % v Kč	Cena včetně DPH v Kč
Zvláštní režim			
Nepřímé náklady na 1 účastníka	3 371,01	193,75	3 564,76
Přímé náklady na 1 účastníka	4 190,04		4 190,04
Marže	1 163,22	244,28	1 407,50
Běžný režim			
Nepřímé náklady na 1 účastníka	1 266,41	111,36	1 377,77
Marže	189,96	39,89	229,85
Náklady celkem	10 180,64	589,28	10 769,92
Prodejní cena			10 899,00
Povinné pojištění proti úpadku 0,5 %	54,50		
Náklady celkem	10 235,13	589,28	10 824,41
Úprava marže	74,59	15,66	90,25
Marže celkem	1 427,77	299,83	1 727,60

Zdroj: Vlastní průzkum, [15]

Při zvolení ubytování pro čtyři osoby ve stanu by cena zájezdu za jednu osobu dosahovala 10 899 Kč včetně 21 % DPH.

Celková rekapitulace výpočtu ceny zájezdu při ubytování čtyř osob ve stanu

Tab. 5.32. Rekapitulace při ubytování čtyř osob ve stanu

Rekapitulace při ubytování čtyř osob ve stanu	Cena bez DPH v Kč	DPH 21 % v Kč	Cena včetně DPH v Kč
Zvláštní režim			
Nepřímé náklady na 1 účastníka	3 371,01	193,75	3 564,76
Přímé náklady na 1 účastníka	4 088,75		4 088,75
Marže	1 148,03	241,09	1 389,11
Běžný režim			
Nepřímé náklady na 1 účastníka	1 266,41	111,36	1 377,77
Marže	189,96	39,89	229,85
Náklady celkem	10 064,16	586,09	10 650,24
Prodejní cena			10 799,00
Povinné pojištění proti úpadku 0,5 %	54,00		
Náklady celkem	10 118,15	586,09	10 704,24
Úprava marže	94,76	19,90	114,66
Marže celkem	1 432,75	300,88	1 733,63

Zdroj: Vlastní průzkum, [15]

Při zvolení ubytování pro čtyři osoby ve stanu by cena zájezdu za jednu osobu dosahovala 10 799 Kč včetně 21 % DPH.

Celková rekapitulace výpočtu ceny zájezdu při ubytování jedné osoby v apartmánu

Tab. 5.33. Rekapitulace při ubytování jedné osoby v apartmánu

Rekapitulace při ubytování čtyř osob v apartmánu	Cena bez DPH v Kč	DPH 21 % v Kč	Cena včetně DPH v Kč
Zvláštní režim			
Nepřímé náklady na 1 účastníka	3 371,01	193,75	3 564,76
Přímé náklady na 1 účastníka	11 664,57		11 664,57
Marže	2 284,40	479,72	2 764,12
Běžný režim			
Nepřímé náklady na 1 účastníka	1 266,41	111,36	1 377,77
Marže	189,96	39,89	229,85
Náklady celkem	18 776,35	824,72	19 601,07
Prodejní cena			19 799,00
Povinné pojištění proti úpadku 0,5 %	99,00		
Náklady celkem	18 875,34	824,72	19 700,07
Úprava marže	98,93	20,78	119,71
Marže celkem	2 573,29	540,39	3 113,68

Zdroj: Vlastní průzkum, [15]

Nejdražší variantou pro zákazníka je ubytování v apartmánu, ve kterém by pobýval sám. Celková cena zájezdu by se vyšplhala na 19 799 Kč včetně 21 % DPH.

Celková rekapitulace výpočtu ceny zájezdu při ubytování dvou osob v apartmánu

Tab. 5.34. Rekapitulace při ubytování dvou osob v apartmánu

Rekapitulace při ubytování dvou osob v apartmánu	Cena bez DPH v Kč	DPH 21 % v Kč	Cena včetně DPH v Kč
Zvláštní režim			
Nepřímé náklady na 1 účastníka	3 371,01	193,75	3 564,76
Přímé náklady na 1 účastníka	6 822,42		6 822,42
Marže	1 558,08	327,20	1 885,27
Běžný režim			
Nepřímé náklady na 1 účastníka	1 266,41	111,36	1 377,77
Marže	189,96	39,89	229,85
Náklady celkem	13 207,88	672,20	13 880,07
Prodejní cena			13 999,00
Povinné pojištění proti úpadku 0,5 %	70,00		
Náklady celkem	13 277,87	672,20	13 950,07
Úprava marže	48,93	10,28	59,21
Marže celkem	1 796,97	377,36	2 174,33

Zdroj: Vlastní průzkum, [15]

Při zvolení ubytování dvou osob v apartmánu by cena zájezdu za jednu osobu dosahovala 13 999 Kč včetně 21 % DPH.

Celková rekapitulace výpočtu ceny zájezdu při ubytování tří osob v apartmánu

Tab. 5.35. Rekapitulace při ubytování tří osob v apartmánu

Rekapitulace při ubytování tří osob v apartmánu	Cena bez DPH v Kč	DPH 21 % v Kč	Cena včetně DPH v Kč
Zvláštní režim			
Nepřímé náklady na 1 účastníka	3 371,01	193,75	3 564,76
Přímé náklady na 1 účastníka	6 025,76		6 025,76
Marže	1 438,58	302,10	1 740,68
Běžný režim			
Nepřímé náklady na 1 účastníka	1 266,41	111,36	1 377,77
Marže	189,96	39,89	229,85
Náklady celkem	12 291,72	647,10	12 938,82
Prodejní cena			13 099,00
Povinné pojištění proti úpadku 0,5 %	65,50		
Náklady celkem	12 357,21	647,10	13 004,31
Úprava marže	94,69	19,88	114,57
Marže celkem	1 723,22	361,88	2 085,10

Zdroj: Vlastní průzkum, [15]

Při zvolení ubytování tří osob v apartmánu by cena zájezdu za jednu osobu dosahovala 13 099 Kč včetně 21 % DPH.

Celková rekapitulace výpočtu ceny zájezdu při ubytování čtyř osob v apartmánu

Tab. 5.36. Rekapitulace při ubytování čtyř osob v apartmánu

Rekapitulace při ubytování čtyř osob v apartmánu	Cena bez DPH v Kč	DPH 21 % v Kč	Cena včetně DPH v Kč
Zvláštní režim			
Nepřímé náklady na 1 účastníka	3 371,01	193,75	3 564,76
Přímé náklady na 1 účastníka	5 627,43		5 627,43
Marže	1 378,83	289,55	1 668,38
Běžný režim			
Nepřímé náklady na 1 účastníka	1 266,41	111,36	1 377,77
Marže	189,96	39,89	229,85
Náklady celkem	11 833,64	634,55	12 468,19
Prodejní cena			12 599,00
Povinné pojištění proti úpadku 0,5 %	63,00		
Náklady celkem	11 896,63	634,55	12 531,19
Úprava marže	67,81	14,24	82,05
Marže celkem	1 636,60	343,68	1 980,29

Zdroj: Vlastní průzkum, [15]

Při zvolení ubytování čtyř osob v apartmánu by cena zájezdu za jednu osobu dosahovala 12 599 Kč včetně 21 % DPH.

Porovnání marží při jednotlivých typech ubytování

Tab. 5.37. Velikost marží

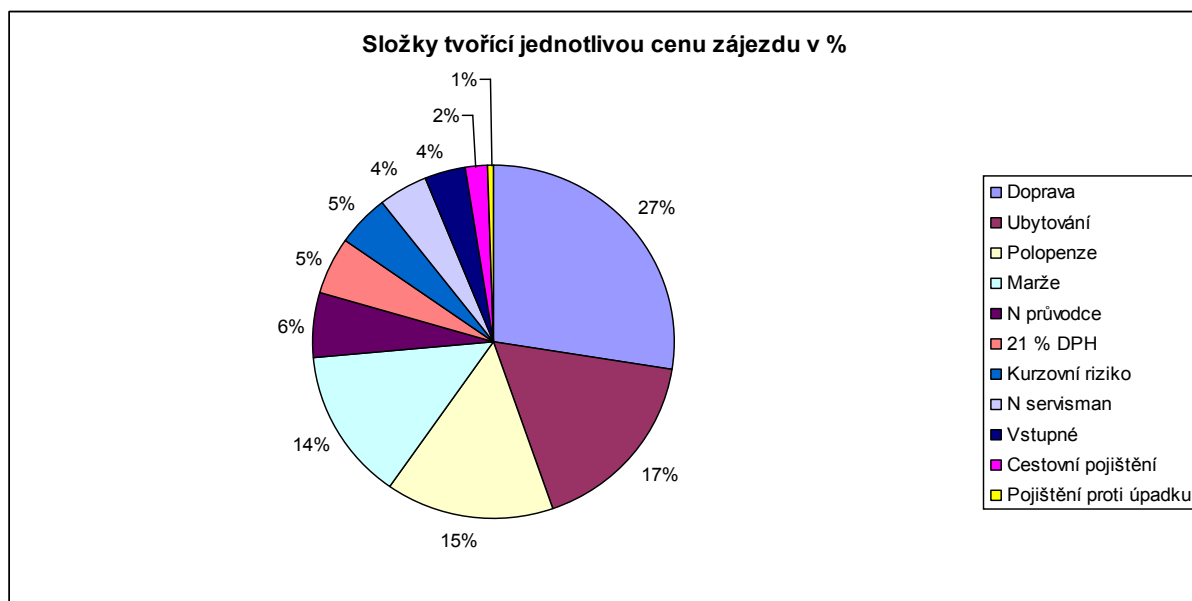
Velikost marží odvíjející se od zvoleného typu ubytování			
Typ ubytování	Marže bez DPH v Kč	21 % DPH v Kč	Celková marže včetně 21 % DPH v Kč
Jedna osoba ve stanu	1 685,26	353,90	2 039,16
Dvě osoby ve stanu	1 417,80	297,74	1 715,54
Tři osoby ve stanu	1 427,77	299,83	1 727,60
Čtyři osoby ve stanu	1 432,75	300,88	1 733,63
Jedna osoba v apartmánu	2 573,29	540,39	3 113,68
Dvě osoby v apartmánu	1 796,97	377,36	2 174,33
Tři osoby v apartmánu	1 723,22	361,88	2 085,10
Čtyři osoby v apartmánu	1 636,60	343,68	1 980,29

Zdroj: Vlastní průzkum

Při pohledu na tabulku č. velikost marží odvíjející se od zvoleného typu ubytování, vypadá, že by CK dosáhla nejvyšší marže, jestliže by měla, co nejvíce zákazníků, kteří by samotní pobývali v apartmánu, což je ovšem kontra produktivní, protože apartmány jsou uzpůsobeny pro dva lidi, kteří by dosáhli marže na apartmán pro dva lidi 4 348,66 Kč, zatím co, jedna osoba v apartmánu jen 3 113,68 Kč, což je o 1 234,98 Kč méně. Nejmenší marži na jednoho zákazníka obdrží CK při zvolení ubytování dvou lidí ve stanu.

Složky tvořící jednotlivou cenu zájezdu v %

Graf 5.1. Složky tvořící jednotlivou cenu zájezdu v %



Zdroj: Vlastní průzkum

Výšečový graf ukazuje jednotlivé složky, kolika procenty se podílejí na celkové ceně zájezdu při ceně 11 999 Kč včetně DPH. Procenta jsou orientační. Procentuálně se nejvíce projevuje cena dopravy do celkové ceny zájezdu, nejméně povinné pojištění proti úpadku.

Možnosti jak snížit cenu zájezdu

Celková cena zájezdu je docela vysoká, jestliže by došlo ke srovnání podobných zájezdů s jinými CK. Ke snížení ceny by mohlo dojít pomocí vybudování vztahů s dodavateli služeb, např. by se mohla snížit cena za ubytování, což by se nepochybně projevilo do ceny zájezdu. Dalšími možnostmi snížení ceny, je snížení denního paušálu pro průvodce a servismana. Snížení ceny zájezdu by se mohlo bez pochyby dosáhnout zajištěním cyklovleku s větší kapacitou kol, protože náklady na jednoho účastníka by se dělily větším počtem osob. Nepříznivý vliv na ceny zájezdů má i daňová politika státního aparátu.

6. Závěr

Ve své bakalářské práci jsem se věnoval popisu, návrhu a kalkulaci cyklistického zájezdu. Za lokalitu jsem si vybral Gardské jezero, a to ze dvou důvodů. Prvním důvodem pro výběr této destinace je bezesporu její proslulost v cyklistickém světě, druhým důvodem, proč jsem zvolil destinaci Gardské jezero je fakt, že jsem měl tu možnost Gardské jezero a jeho okolí osobně navštívit a poznat jeho krásy. Při popisu jezera a jeho okolí jsem musel převážně používat webové stránky, protože dostupnost knižních zdrojů je bohužel téměř nulová.

Při sestavování programu zájezdu a výběru jednotlivých cyklistických tras jsem se setkal s kvantem potencionálních cyklistických tras, jejichž výběr jsem volil převážně tak, aby splňovaly určitou úroveň náročnosti a současně, aby vedly zajímavými místy, např. podél jezer, řek, hradů apod., které by mohly nalákat, co možná největší počet účastníků.

Za dopravní prostředek jsem zvolil autobus, jež považuji za nejideálnější dopravní prostředek pro podobný typ zájezdů, protože má relativně velkou kapacitu, je schopen díky cyklovleku pojmout i dostatečný počet kol a přesun je relativně rychlý.

Při tvorbě kalkulace jsem dbal na to, aby byla co možná nejvýstižnější a nejpresnější. Při zhotovování kalkulace jsem záměrně počítal s co nejmenší možnou marží, protože z kalkulování bylo patrné, že při zvýšení marže by cena byla ještě daleko vyšší než, ke které jsem se dopočítal. Celková cena zájezdu je ve srovnání s podobnými nabídkami od jiných cestovních kanceláří příliš vysoká a domnívám se, že není ani konkurenceschopná.

Jeden z hlavních rozdílů a důvodu cenové nekonkurenceschopnosti při mém kalkulování zájezd a při kalkulování zájezdu cestovními kancelářemi, je v počítaných cenách za dodavatelské služby, kdy se při kalkulaci jednorázového zájezdu nemohu rovnat s cenami dodavatelských služeb, se kterými počítají cestovní kanceláře. Cestovní kanceláře kvůli své pravidelnosti zájezdů mají vybudované lepší vztahy s dodavateli služeb a tudíž počítají s výhodnějšími a nižšími cenami, které celkovou cenu zájezdu rapidně sníží. Nicméně kdyby byla cena zájezdu konkurenceschopnější, tak se domnívám, že by navrhovaný cyklistický zájezd mohl být pro cestovní kanceláře a klienty atraktivní.

Seznam použité literatury

Knižní zdroje

- [1] INDROVÁ, Jarmila et al. *Cestovní ruch: (základy)*, 2. vyd. přeprac. Praha: Oeconomica, 2009. ISBN 987-80-245-1569-4.
- [2] RYGLOVÁ, Kateřina. *Cestovní ruch: soubor studijních materiálů*, 3. vyd. rozš. Ostrava: Key Publishing, 2009. ISBN 978-80-7418-028-6.
- [3] VYSTOUPIL, Jiří. *Základy cestovního ruchu: soubor studijních materiálů*. Brno: Masarykova univerzita, 2006. ISBN 80-210-4167-6.
- [4] INDROVÁ, Jarmila. *Mezinárodní cestovní ruch: vybrané kapitoly*. Praha: Oeconomica, 2007. ISBN 978-802-4512-877.
- [5] BALLANTINE, Richard, Richard GRANT. *Velká kniha o bicyklech*. Bratislava: Gemini, 1993. ISBN 80-716-1011-9.
- [6] HRUBÍŠEK, Ivo. *Horské kolo od A do Z*. Praha: SNTL – Nakladatelství technické literatury, 1992. ISBN 80-030-0678-3.
- [7] DROBNÁ, Daniela, Eva MORÁVKOVÁ. *Cestovní ruch: pro střední školy a pro veřejnost*. 2. upr. vyd. Praha: Fortuna, 2010. ISBN 978-80-7373-079-6.
- [8] SKERIL, Michal, Petr ČEGAN. *Cykloturistika pro všechny: příručka pro učitele, vedoucí mládeže, rodiče a přátelé na kole*. 2. upr. vyd. Ostrava: Montanex, 2003. ISBN 80-722-5108-2.
- [9] LANDA, Pavel. *Cyklistika: trénink a jeho plánování*. Praha: Grada, 2005. ISBN 80-247-0725-X.
- [10] LANDA, Pavel, Jitka LIŠKOVÁ. *Rekreační cyklistika: výběr kola, technika jízdy, děti a kolo*. Praha: Grada, 2004. ISBN 80-247-0726-8.
- [11] SIDWELLS, Chris. *Velká kniha o cyklistice*. Praha: Slovart, 2004. ISBN 80-720-9585-4
- [12] SOULEK, Ivan, Karel MARTINEK. *Cyklistika: horská, silniční, rekreační, výkonnostní*. Praha: Grada, 2000. ISBN 80-716-9951-9.
- [13] *Školní atlas*. Překlad Josef Koval. Praha: Ikar, 1999. ISBN 80-720-2454-X
- [14] ADAMEC, Jaromír. *Itálie - Alpy, Lago di Garda*. Praha: Kartografie Praha, 2004, Průvodce po zahraničí. ISBN 80-701-1804-0
- [15] KUNEŠOVÁ, Eva, Blanka FARKOVÁ. *Technika zahraničních zájezdů*. 2. upr. a rozš. vyd. Praha: Idea servis, 2004. ISBN 80-859-7044-9

Internetové zdroje české

- [16] Turistika I. <http://is.muni.cz/elportal/estud/fsps/js07/turistika/ch08.html> [online]. [cit. 2013-02-28]. Dostupné z: <http://is.muni.cz/elportal/estud/fsps/js07/turistika/ch08s01>
- [17] Turistika I. <http://is.muni.cz/elportal/estud/fsps/js07/turistika/ch08.html> [online]. [cit. 2013-02-28]. Dostupné z: <http://is.muni.cz/elportal/estud/fsps/js07/turistika/ch08s01>
- [18] Public Data. www.google.cz/publicdata [online]. [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: https://www.google.cz/publicdata/explore?ds=d5bncppjof8f9_&met_y=sp_pop_totl&idim=country:ITA&dl=cs&hl=cs&q=po%C4%8Det%20obyvatel%20it%C3%A1lie
- [19] Praktické informace o Itálii. www.kudrna.cz [online]. [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: www.kudrna.cz/italie
- [20] Gardské jezero. [Http://poznava.mesvet.cz/](http://poznava.mesvet.cz/) [online]. [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: http://poznava.mesvet.cz/gardske_jezero.html
- [21] Lago di Garda. www.jezerogarda.cz/ [online]. [cit. 2013-03-02]. Dostupné z: <http://www.jezerogarda.cz/arco.html>
- [22] Lago di Garda. www.jezerogarda.cz/ [online]. [cit. 2013-03-02]. Dostupné z: <http://www.jezerogarda.cz/hrad-arco.html>
- [23] Lago di Garda. www.jezerogarda.cz/ [online]. [cit. 2013-03-02]. Dostupné z: <http://www.jezerogarda.cz/hrad-drena.html>
- [24] Lago di Garda. www.jezerogarda.cz/ [online]. [cit. 2013-03-02]. Dostupné z: <http://www.jezerogarda.cz/lago-di-ledro.html>
- [25] Lago di Garda. www.jezerogarda.cz/ [online]. [cit. 2013-03-02]. Dostupné z: <http://www.jezerogarda.cz/lago-di-tenno.html>
- [26] Lago di Garda. www.jezerogarda.cz/ [online]. [cit. 2013-03-02]. Dostupné z: <http://www.jezerogarda.cz/monte-baldo.html>
- [27] Lago di Garda. www.jezerogarda.cz/ [online]. [cit. 2013-03-02]. Dostupné z: <http://www.jezerogarda.cz/malcesine.html>
- [28] Lago di Garda. www.jezerogarda.cz/ [online]. [cit. 2013-03-02]. Dostupné z: <http://www.jezerogarda.cz/riva-del-garda.html>
- [29] Lago di Garda. www.jezerogarda.cz/ [online]. [cit. 2013-03-03]. Dostupné z: <http://www.jezerogarda.cz/cascata-varone.html>
- [30] Garda Travel. www.italie-garda.cz/ [online]. [cit. 2013-03-03]. Dostupné z: <http://www.italie-garda.cz/jezero-oblast-informace/co-videt-zkusit/cascata-varone/>

[31] Kurzy devizového trhu. www.cnb.cz/cs/index.html [online]. [cit. 2013-04-10]

Dostupné z:

http://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/denni_kurz.jsp?date=10.04.2013

[32] Stravné 2013: na dietách dostanete více. www.mesec.cz/ [online]. [cit. 2013-04-12]

Dostupné z: <http://www.mesec.cz/clanky/stravne-2013-na-dietach-v-zahranici-dostanete-vic>

[33] Výše sazeb zahraničního stravného. <http://www.finance.cz> [online]. [cit. 2013-04-12]

Dostupné z: <http://www.finance.cz/dane-a-mzda/mzda/cestovni-nahrady/zahranicni-stravne/>

Internetové zdroje zahraniční

[34] Gardasee: Klima. www.geo.de [online]. [cit. 2013-04-15]

Dostupné z: <http://www.geo.de/reisen/community/reisen/gardasee/klima>

[35] Camping Marodi. www.campingmaroadi.it/en/camping.asp [online].

[cit. 2013-04-15] Dostupné z: <http://www.campingmaroadi.it/en/camping.asp>

[36] Adige River. www.britannica.com [online]. [cit. 2013-04-15]

Dostupné z: <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/5923/Adige-River>

[37] Castel Beseno. www.visittrentino.it [online]. [cit. 2013-04-15]

Dostupné z: http://www.visittrentino.it/en/cosa_fare/da_vedere/dettagli/dett/castel-beseno

[38] Brentonico. www.visittrentino.it [online]. [cit. 2013-04-15]

Dostupné z: <http://www.visittrentino.it/cs/localita/brentonico>

[39] Dro. www.visittrentino.it [online]. [cit. 2013-04-15]

Dostupné z: <http://www.visittrentino.it/cs/localita/dro>

[40] Lake Ledro. www.tr3ntino.it [online]. [cit. 2013-04-15]

Dostupné z: <http://www.tr3ntino.it/en/nature-and-landscape/lakes/lake-ledro.html>

[41] Lago di Tenno. www.visittrentino.it [online]. [cit. 2013-04-15]

Dostupné z: http://www.visittrentino.it/en/cosa_fare/da_vedere/dettagli/dett/da-vedere-lago-di-tenno

[42] Malcesine – Geography. www.malcesineweb.com [online]. [cit. 2013-04-15]

Dostupné z: <http://www.malcesineweb.com/en/malcesine/location/location.asp>

[43] Torbole sul Garda – Nago. www.visittrentino.it [online]. [cit. 2013-04-15]

Dostupné z: <http://www.visittrentino.it/cs/localita/torbole-sul-garda-nago>

[44] Torbole sul Garda – Nago. <http://www.gardatrentino.it> [online]. [cit. 2013-04-15]

Dostupné z: <http://www.gardatrentino.it/en/torbole-lake-garda>

[45] Google. www.google.cz [online]. [cit. 2013-04-15] Dostupné z: <https://maps.google.cz/>

- [46] Google Earth (Verze 7.0.3.8542) [software] © 2013 Google Inc.
Dostupné z: <http://www.google.cz/intl/cs/earth/>
- [47] Mautkalkulator Light. www.go-maut.at [online]. [cit. 2013-04-15]
Dostupné z: <http://www.go-maut.at/MautkalkulatorLight.html>
- [48] Organizza il tuo viaggio. www.autostrade.it [online]. [cit. 2013-04-15]
Dostupné z: <http://www.autostrade.it/autostrade/>
- [49] Camping Marodi. www.campingmaroadi.it [online]. [cit. 2013-04-15]
Dostupné z: <http://www.campingmaroadi.it/en/prezzi.asp>
- [50] Camping Marodi. www.campingmaroadi.it [online]. [cit. 2013-04-15]
Dostupné z: http://www.campingmaroadi.it/en/prezzi_appartamenti.asp
- [51] Castel Beseno. www.buonconsiglio.it [online]. [cit. 2013-04-15]
Dostupné z: <http://www.buonconsiglio.it/index.php/it/Castel-Beseno/info/Castel-Beseno>
- [52] Timetables and Fares. www.funiviedelbaldo.it [online]. [cit. 2013-04-15]
Dostupné z: http://www.funiviedelbaldo.it/en/articles/Timetables-and-fares_89.htm
- [53] PARCO GROTTA CASCATA VARONE. <http://www.cascata-varone.com> [online]. [cit. 2013-04-15] Dostupné z: http://www.cascata-varone.com/index_en.htm
- [54] Castle of Arco Lake Garda Italy. www.gardatrentino.it [online]. [cit. 2013-04-15]
Dostupné z: <http://www.gardatrentino.it/en/Castle-of-Arco/>
- [55] Drena Castle. www.gardatrentino.it [online]. [cit. 2013-04-15]
Dostupné z: <http://www.gardatrentino.it/en/Drena-Castle/>
- [56] TARIFE. www.go-maut.at [online]. [cit. 2013-04-15]
Dostupné z: <http://www.go-maut.at/Tarife.html>
- [57] TARIFFE UNITARIE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA EUR/KM.
www.autostrade.it [online]. [cit. 2013-04-15]
Dostupné z: http://www.autostrade.it/pop_tariffa_1.html
- [58] GIANT® road bike.com. www.giant-road-bike.com [online]. [cit. 2013-04-15]
Dostupné z: <http://www.giant-road-bike.com/img/giant-tcr-adv-rabobank-2010-1.jpg>
- [59] Trek Mountain Bike. www.epic-mountain-bike.com [online]. [cit. 2013-04-15]
Dostupné z: <http://www.epic-mountain-bike.com/images/trek-mountain-bike002-elite9-8.jpg>
- [60] Bikes + accessories. www.okolo-bikes.cz [online]. [cit. 2013-04-15]
Dostupné z: <http://www.okolo-bikes.cz/Author%20Horizon%20full.jpg>

Seznam obrázků

OBR. 3.1. SILNIČNÍ KOLO	22
OBR. 3.2. HORSKÉ KOLO.....	23
OBR. 3.3. TREKINGOVÉ KOLO.....	24
OBR. 4.1. UMÍSTĚNÍ GARDSKÉHO JEZERA NA MAPĚ ITÁLIE.....	28
OBR. 4.2. KLIMA NA GARDSKÉM JEZEŘE	29
OBR. 5.1. CESTA Z UHERSKÉHO HRADIŠTĚ DO TORBOLE	41
OBR. 5.2. MAPA PRVNÍ TRASY Z TRENTA DO TORBOLE.....	42
OBR. 5.3. VÝŠKOVÝ PROFIL PRVNÍ TRASY Z TRENTA DO TORBOLE.....	43
OBR. 5.4. MAPA DRUHÉ TRASY NA HORU MONTE BALDO	45
OBR. 5.5. VÝŠKOVÝ PROFIL DRUHÉ TRASY NA HORU MONTE BALDO	45
OBR. 5.6. MAPA TŘETÍ TRASY TREMALZOPASS	47
OBR. 5.7. VÝŠKOVÝ PROFIL TŘETÍ TRASY TREMALZOPASS.....	47
OBR. 5.8. MAPA ČTVRTÉ TRASY K LAGU DI TENNO.....	49
OBR. 5.9. VÝŠKOVÝ PROFIL ČTVRTÉ TRASY K LAGU DI TENNO	49
OBR. 5.10. MAPA PÁTÉ TRASY K LAGU DI CAVEDINE	51
OBR. 5.11. VÝŠKOVÝ PROFIL PÁTÉ TRASY K LAGU DI CAVEDINE.....	52
OBR. 5.12. CESTA Z VERONY DO UHERSKÉHO HRADIŠTĚ	53
OBR. 5.13. SOUHRN CYKLISTICKÝCH TRAS.....	55

Seznam tabulek

TAB. 5.1. ITINERÁŘ 1. DNE	42
TAB. 5.2. ITINERÁŘ 2. DNE	43
TAB. 5.3. SOUHRNNÁ STATISTIKA 1. TRASY	44
TAB. 5.4. ITINERÁŘ 3. DNE	46
TAB. 5.5. SOUHRNNÁ STATISTIKA 2. TRASY	46
TAB. 5.6. ITINERÁŘ 4. DNE	48
TAB. 5.7. SOUHRNNÁ STATISTIKA 3. TRASY	48
TAB. 5.8. ITINERÁŘ 5. DNE	50
TAB. 5.9. SOUHRNNÁ STATISTIKA 4. TRASY	50
TAB. 5.10. ITINERÁŘ 6. DNE	52
TAB. 5.11. SOUHRNNÁ STATISTIKA 5. TRASY	53
TAB. 5.12. ITINERÁŘ 7. DNE	54
TAB. 5.13. SOUHRNNÁ STATISTIKA CYKLOTURISTICKÉHO ZÁJEZDU	55
TAB. 5.14. KALKULACE DOPRAVY	56
TAB. 5.14. KALKULACE UBYTOVÁNÍ.....	58
TAB. 5.15. KALKULACE STRAVOVÁNÍ	58
TAB. 5.16. KALKULACE VSTUPNÉ	59
TAB. 5.17. KALKULACE PRŮVODCE.....	59
TAB. 5.18. KALKULACE SERVISMANA	60
TAB. 5.19. VÝPOČET ČASU STRAVNÉHO.....	60
TAB. 5.20. VÝPOČET KURZOVNÍHO RIZIKA - DOPRAVA.....	61

TAB. 5.21. VÝPOČET KURZOVNÍHO RIZIKA - VSTUPNÉ	62
TAB. 5.22. VÝPOČET KURZOVNÍHO RIZIKA - UBYTOVÁNÍ	62
TAB. 5.23. VÝPOČET KURZOVNÍHO RIZIKA - STRAVOVÁNÍ.....	62
TAB. 5.24. NEPŘÍMÉ NÁKLADY NAKOUPENÝCH SLUŽEB	63
TAB. 5.25. PŘÍMÉ NÁKLADY NA NAKUPOVANÉ SLUŽBY NA 1 ÚČASTNÍKA	63
TAB. 5.26. CELKOVÉ NÁKLADY NA NAKOUPENÉ SLUŽBY NA 1 ÚČASTNÍKA.....	64
TAB. 5.27. NEPŘÍMÉ NÁKLADY NA VLASTNÍ SLUŽBY	64
TAB. 5.28. CELKEM NÁKLADY NA VLASTNÍ SLUŽBY NA 1 ÚČASTNÍKA	64
TAB. 5.29. REKAPITULACE PŘI UBYTOVÁNÍ JEDNA OSOBA VE STANU	65
TAB. 5.30. REKAPITULACE PŘI UBYTOVÁNÍ DVĚ OSOBY VE STANU	66
TAB. 5.31. REKAPITULACE PŘI UBYTOVÁNÍ TŘI OSOBY VE STANU	67
TAB. 5.32. REKAPITULACE PŘI UBYTOVÁNÍ ČTYŘ OSOB VE STANU.....	67
TAB. 5.33. REKAPITULACE PŘI UBYTOVÁNÍ JEDNÉ OSOBY V APARTMÁNU.....	68
TAB. 5.34. REKAPITULACE PŘI UBYTOVÁNÍ DVOU OSOB V APARTMÁNU	69
TAB. 5.35. REKAPITULACE PŘI UBYTOVÁNÍ TŘÍ OSOB V APARTMÁNU	69
TAB. 5.36. REKAPITULACE PŘI UBYTOVÁNÍ ČTYŘ OSOB V APARTMÁNU	70
TAB. 5.37. VELIKOST MARŽÍ	70

Seznam grafů

GRAF 5.1. SLOŽKY TVOŘÍCÍ JEDNOTLIVOU CENU ZÁJEZDU V %	71
-------------------------------------------------------------	----

Seznam zkratek


AETR	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
apod.	a podobně
atd.	a tak dále
cca	přibližně
CK	cestovní kancelář
č.	číslo
ČR	Česká republika
DPH	daň z přidané hodnoty
EU	Evropská unie
EUR	Euro
h	hodina
Kč	koruna česká
kč/km	koruna česká za kilometr
kg	kilogram
km	kilometr
km/h	kilometrů za hodinu
km ²	kilometrů čtverečních
l	litr
m.n.m	metrů nad mořem
min	minut
mj.	mimo jiné
mm	milimetrů
n.l.	našeho letopočtu
např.	na příklad
př.n.l	před našim letopočtem
s	sekunda
s.	strana
Sb.	sbírka
°C	stupeň Celsia
tzn.	to znamená
tzv.	tak zvaně
UNESCO	Organizace OSN pro výchovu, vědu a kulturu
WTO	Světová obchodní organizace

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byl seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou (bakalářskou) práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 10.5.2013



podpis studenta

Seznam příloh

Příloha 1: Leták k zájezdu

[Vlastní průzkum]

[61] FreeFoto.com. www.freefoto.com [online]. [cit. 2013-04-15]

Dostupné z: <http://www.freefoto.com/preview/1549-06-77/Monte-Baldo--Lake-Garda--Italy-Monte-Baldo--Lago-di-Garda--Italia>

A scenic landscape of Lago di Garda with mountains in the background and a green hillside in the foreground. The text is overlaid on the image.

Lago di Garda

5-ti denní MTB zájezd

Hvězdicovité cyklovýlety Podpora autobusu

Cena od 10 799 Kč za osobu

Delegát Servisman